

BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

MARS 2004 — — NUMÉRO 30

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Générale 3

Transport

Indices des prix 4

Marché du travail 6

COMMERCE EXTÉRIEUR 8

ÉTUDE MODALE

Transport maritime 16

ANALYSES

Libéralisation -
transport aérien 21

Flux maritimes 24

CONCEPTS

Produit intérieur brut 27

- **ÉTUDE MODALE :**
Transport maritime de marchandises, Québec et Canada :
évolution récente
- **ANALYSES :**
Défis et promesses de la libéralisation dans le transport
aérien international
Flux maritimes globaux sur le Saint-Laurent
- **CONCEPTS :**
Le calcul du PIB : concepts et méthodes en bref

Mot du rédacteur en chef

Le Bulletin économique du transport, nouveau cru, a déjà un an. Dans le but de bonifier constamment la publication, nous avons le plaisir d'introduire, avec ce numéro, deux nouvelles rubriques. La première, qui paraîtra sur une base régulière, traitera du commerce extérieur du Québec. Il n'est en effet plus à démontrer que les réseaux de transport sont un soutien essentiel aux échanges du Québec avec ses partenaires commerciaux, et il apparaît donc important d'en suivre et d'en comprendre l'évolution. Chaque article fera le point sur la situation du Québec relativement à ses principaux partenaires commerciaux en matière d'importations et d'exportations, avec les dernières données trimestrielles disponibles.

La seconde rubrique, désignée sous le vocable de *Concepts*, paraîtra sur une base occasionnelle. Cette rubrique poursuivra deux objectifs. Le premier est de présenter de manière plus détaillée certaines notions économiques dont il est fait mention dans le bulletin; le second, à l'opposé, est de vulgariser ces concepts. Le présent numéro aborde par exemple le produit intérieur brut (PIB).

Éric Genest-Laplante

Libéralisation dans le transport aérien

Dans le domaine du transport aérien international, le processus de libéralisation, enclenché depuis plusieurs années, évolue assez lentement. Les défis sont nombreux et les attentes sont grandes. Quels sont les progrès récents et les perspectives à court et moyen termes ? Quels sont les principaux enjeux ?

L'article proposé ici effectue un tour d'horizon de ces questions. L'auteur y présente les progrès réalisés depuis la Conférence Mondiale de l'OACI de 1994 et les sujets étudiés lors de la Conférence Mondiale de 2003. Les raisons motivant la libéralisation ainsi que les freins à cette tendance sont discutés. L'auteur présente également les positions prises par certains intervenants du secteur aérien à propos de cette question.

(voir page 21)

Flux maritimes globaux sur le Saint-Laurent

Quels sont les flux maritimes le long du corridor marin que constitue le Saint-Laurent ? Cette question est d'une grande importance pour qui veut quantifier le tonnage maritime sur cet axe majeur ainsi que dans les ports situés de part et d'autre de son cours en fonction des origines et des destinations des marchandises. Pourtant, jusqu'à ce jour, il n'existait pas de méthodologie permettant de répondre adéquatement à cette question.

Dans cet article, l'auteur décrit une méthodologie qu'il a conçue et qui vient combler cette lacune. À l'aide d'un exemple, il explique comment tenir compte des marchandises circulant dans les deux directions et il déduit les tonnages pour certains ports sélectionnés, et les tonnages circulant entre ceux-ci, en tenant compte du cabotage et du transit. Cela permet de brosser un portrait assez complet des flux maritimes sur le Saint-Laurent.

(voir page 24)

Le présent bulletin est produit par
le **Service de l'économie et du plan directeur en transport**
de la **Direction de la planification**
du ministère des Transports du Québec

700, boul. René-Lévesque Est, 25^e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. (418) 644-0447
téléc. (418) 528-7917

Rédacteur en chef :

Éric Genest-Laplante

Rédaction :

Pierre Beaudoin

Alain Bolduc

Clément Gamache

Katy Pinard

Augustin Raharolahy

Édition électronique :

Caroline Coulombe

Carole Robitaille

Économie : les principaux indicateurs

Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés¹

Année	2001	2002	2002		2003		
Trimestre			III	IV	I	II	III
<i>en milliards de dollars de 1997</i>							
Québec							
Produit intérieur brut	220,0 ^r	228,9 ^r	230,0 ^r	232,1 ^r	232,6 ^r	232,5 ^r	232,9
Dépenses personnelles en biens et services	128,0 ^r	132,1	132,4 ^r	133,8	134,7	136,7 ^r	137,9
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	120,9	122,1	122,5	122,1	122,5	119,0	118,2
Exportations internationales de biens	66,4	64,9	63,9	65,6	63,9	64,4	62,8
Taux de chômage (%)	8,7	8,6	8,5	8,4	8,7	9,1	9,6
Canada							
Produit intérieur brut	1 040,4	1 074,5	1 079,5	1 083,9	1 089,4 ^r	1 087,3 ^r	1 090,4
Dépenses personnelles en biens et services	581,6	601,2	602,2	608,8	614,6 ^r	620,4 ^r	628,1
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	508,8	518,5	526,5	522,1	530,0	509,5 ^r	506,0
Exportations de biens	369,9	374,1	379,8	368,7 ^r	363,4 ^r	358,6 ^r	356,0
Taux de chômage (%)	7,2	7,7	7,6	7,6	7,5 ^r	7,7	7,9
Indicateur financier							
Taux de change (dollar américain en monnaie canadienne)	1,548	1,570	1,563	1,570	1,510	1,398	1,380

Source : Institut de la statistique du Québec.

^r Sauf indication contraire

Tableau 1

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible ..

N'a pas lieu de figurer ...

Néant ou zéro -

Nombre infime -+

Nombre rectifié ^r

Données confidentielles x

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.

On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet <http://www.statcan.ca> et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Baisse des prix du transport interurbain

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au quatrième trimestre de 2003, alors que les indices des prix à la consommation (IPC) enregistraient une légère hausse de 0,2 % au Québec et de 0,1 % au Canada, les prix du transport (IPT) ont montré la tendance inverse, diminuant respectivement de 0,3 % au Québec et de 0,6 % au Canada.

Au cours de la même période, les indices des prix du transport privé ont enregistré une diminution semblable à ceux de l'IPT, soit une baisse de 0,4 % au Québec et de 0,6 % au Canada. Cette diminution est attribuable principalement au recul du prix de l'essence de 4,6 % au Québec et de 6,4 % au Canada, un recul qui s'est traduit par une réduction des frais d'utilisation des véhicules automobiles de 1,5 % au Québec et de 2,1 % au Canada. Au Québec comme au Canada, les prix d'achat et de location de véhicules automobiles ont augmenté d'environ 1 %. Cette variation à la hausse s'explique par l'arrivée sur le marché de l'automobile des modèles 2004.

Du troisième au quatrième trimestre de 2003, les prix du transport public ont connu une plus forte diminution au Canada (2 %) qu'au Québec (0,1 %). Au Canada, la

réduction du prix du transport public est attribuable principalement à la baisse du prix du transport interurbain (3,4 %). Le coût du transport local et de banlieue a enregistré une baisse de 0,6 %. Cette variation est causée essentiellement par la hausse de 1,6 % du prix des services de taxi et des autres transports locaux et de banlieue. Pour le Québec, la légère diminution du prix du transport public s'explique par la baisse du prix du transport interurbain (2,4 %) qui a neutralisé la hausse du prix du transport local et de banlieue (1,6 %). Les hausses tarifaires d'environ 10 % qu'a connues l'industrie du taxi au Québec, à la mi-novembre, se sont traduites par l'augmentation des prix des services de taxi et des autres transports locaux et de banlieue de 5,9 %.

Sur une période de un an (du quatrième trimestre de 2002 à celui de 2003), au Québec, il y a eu une faible baisse (0,2 %) de l'indice du prix du transport privé alors qu'au Canada le même indice a augmenté de 1,0 %. Au cours de la même période, les prix d'achat et de location des véhicules automobiles ont diminué de 1,6 % au Québec et de 2,2 % au Canada.

L'augmentation des frais d'utilisation des véhicules automobiles a été près de quatre fois plus élevée au Canada (4,0 %) qu'au Québec (1,2 %). Cette différence est attribuable essentiellement à l'augmentation des prix des primes d'assurance automobile beaucoup plus élevée au Canada (14,1 %) qu'au Québec (4,6 %).

Au cours des 12 mois allant du quatrième trimestre de 2002 à celui de 2003, les prix du transport public ont enregistré une hausse plus forte au Québec (4,2 %) qu'au Canada (1,5 %). Les prix du transport local et de banlieue ont augmenté de 7,9 % au Québec et de 5,1 % au Canada. Au Québec, la hausse du prix du transport urbain en autobus et métro a été plus forte qu'au Canada (8,6 % au Québec et 4,5 % au Canada) alors que les prix des services de taxi et des autres transports locaux et de banlieue ont augmenté d'environ 6,0 %, tant au Québec qu'au Canada. Au cours de la même période, une seule composante du transport public a enregistré une baisse: les coûts du transport interurbain qui ont diminué de 0,8 % au Québec et de 0,6 % au Canada.

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	2002 IV	2003				Variation	
		I	II	III	IV	2002 / IV	2003 / III
						au 2003 / IV	au 2003 / IV
		Base 1992 = 100				%	
Québec							
Transport privé ¹	127,5	131,2	127,1	127,8	127,3	-0,2	-0,4
Achat et location de véhicules automobiles ²	127,5	127,5	126,5	124,4	125,5	-1,6	0,9
Utilisation de véhicules automobiles	122,1	129,2	122,4	125,5	123,6	1,2	-1,5
Essence	123,2	136,8	120,7	127,1	121,3	-1,5	-4,6
Pièces, entretien et réparation	115,9	116,6	118,1	118,8	120,3	3,8	1,3
Autres dépenses d'utilisation	125,7	128,2	128,5	128,8	130,0	3,4	0,9
Primes d'assurance	136,0	139,5	140,0	140,2	142,2	4,6	1,4
Transport public ³	150,1	152,3	153,5	156,5	156,4	4,2	-0,1
Transport local et de banlieue	126,7	130,2	130,3	134,6	136,7	7,9	1,6
Transport urbain en autobus et métro	127,3	132,3	132,4	138,3	138,3	8,6	0,0
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	124,3	124,3	124,3	124,3	131,6	5,9	5,9
Transport interurbain	186,0	185,5	188,9	189,2	184,6	-0,8	-2,4
Ensemble du transport (IPT)	129,1	132,7	128,9	129,6	129,2	0,1	-0,3
Ensemble des biens et services (IPC)	116,9	118,7	118,2	118,3	118,5	1,4	0,2
Canada							
Transport privé ¹	136,6	141,3	137,7	138,7	137,9	1,0	-0,6
Achat et location de véhicules automobiles ²	127,0	126,7	125,5	122,7	124,2	-2,2	1,2
Utilisation de véhicules automobiles	140,8	150,6	144,6	149,5	146,4	4,0	-2,1
Essence	133,2	144,9	130,0	137,8	129,0	-3,2	-6,4
Pièces, entretien et réparation	118,4	118,9	120,5	121,6	122,5	3,5	0,7
Autres dépenses d'utilisation	164,2	177,0	178,2	181,6	183,8	11,9	1,2
Primes d'assurance	177,0	193,6	194,6	199,0	201,9	14,1	1,5
Transport public ³	166,5	167,3	170,0	172,4	169,0	1,5	-2,0
Transport local et de banlieue	137,4	140,3	140,9	143,6	144,4	5,1	0,6
Transport urbain en autobus et métro	143,1	147,2	147,5	149,4	149,5	4,5	0,1
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	118,7	119,3	120,4	124,1	126,1	6,2	1,6
Transport interurbain	189,7	188,7	193,2	195,3	188,6	-0,6	-3,4
Ensemble du transport (IPT)	139,1	143,5	140,4	141,4	140,5	1,0	-0,6
Ensemble des biens et services (IPC)	120,6	122,2	122,0	122,5	122,6	1,7	0,1

Source : Statistique Canada, répertoire Cansim, date d'extraction : janvier 2004

¹ Transport au moyen du véhicule automobile personnel² Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.³ Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

Tableau 2

Salariés des industries du transport et de l'entreposage : diminution au Québec et hausse au Canada

Alain Bolduc *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Le nombre de salariés des industries productrices de biens franchit le cap des 3 millions au Canada

Sur la base des douze derniers mois (de novembre 2002 à octobre 2003), le nombre de salariés au Canada atteint 13,2 millions, une hausse de près de 300 000, ou 2,3 %, par rapport à la période précédente (tableau 3). Cette hausse est surtout attribuable aux industries productrices de services qui expliquent plus de 80 % de la hausse observée. Quant aux industries productrices de biens, le nombre de leurs salariés s'établit à 3,01 millions, alors que pour la période précédente il s'élevait à 2,97 millions. Le cap des trois millions de salariés vient donc d'être franchi.

Au Québec, la hausse du nombre de salariés est similaire (2,5 %) à celle du Canada. De plus, elle est également expliquée à plus de 80 % par la hausse du nombre de salariés des industries productrices de services.

Le nombre total de salariés atteint maintenant 3,13 millions, dont 2,35 millions pour les industries productrices de services.

Toujours sur la base des douze derniers mois, le nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage s'établit à 612 384 au Canada, soit une hausse de 0,2 %

par rapport à la période précédente. Cette modeste hausse contraste avec la baisse enregistrée au Québec (2,4 %), le nombre de salariés s'élevant à 140 438. On remarque, tant au Québec qu'au Canada, que les salariés des industries du transport et de l'entreposage représentent 6,0 % des salariés des industries productrices de services.

Note au lecteur :

Depuis la parution du *Bulletin économique du transport* de novembre 2003, des données ventilées pour les industries du transport et de l'entreposage sont présentées pour le Québec. Dans toute enquête-échantillon, la fiabilité des données dépend du nombre d'observations, évidemment plus faible au Québec qu'au Canada. Ainsi, les estimations pour le Québec par groupe d'industries ont une valeur limitée et doivent être utilisées avec prudence, quoique Statistique Canada qualifie de fiables ces estimations. La période retenue doit être suffisamment longue pour exclure les variations saisonnières. Ainsi, il est nécessaire de considérer les données sur une période de douze mois. On présentera donc les estimations à la fois par année civile et par période de douze mois.

Des données manquantes apparaissent à l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail pour les secteurs des services postaux et du transport maritime. Ces secteurs sont donc regroupés au sein des autres industries du transport et de l'entreposage, nommées « autres » dans les tableaux accompagnant le texte.

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2000	2001	2002	2001- 2002 (nov. à oct.)	2002- 2003 (nov. à oct.)	2000- 2001	2001- 2002	2002- 2003 (nov. à oct.)
							%	
Québec								
Transport et entreposage	140 636	144 837	143 419	143 851	140 438	3,0	-1,0	-2,4
Transport aérien	15 798	14 764	13 247	13 085	13 516	-6,5	-10,3	3,3
Transport ferroviaire	11 705	13 606	13 926	13 970	12 907	16,2	2,4	-7,6
Transport par camion	37 716	38 768	38 431	38 400	38 706	2,8	-0,9	0,8
Transport en commun	30 802	31 615	31 289	31 658	29 550	2,6	-1,0	-6,7
Activités de soutien au transport	16 802	18 183	18 614	18 632	18 540	8,2	2,4	-0,5
Messageries et services de messagers	7 379	7 466	7 602	7 536	8 088	1,2	1,8	7,3
Autres	20 434	20 435	20 310	20 570	19 131	0,0	-0,6	-7,0
Industries productrices de biens	763 618	758 831	768 442	764 430	779 438	-0,6	1,3	2,0
Industries productrices de services	2 185 677	2 243 871	2 307 958	2 290 659	2 352 627	2,7	2,9	2,7
Ensemble de l'économie	2 949 295	3 002 702	3 076 400	3 055 089	3 132 065	1,8	2,5	2,5
Canada								
Transport et entreposage	603 483	612 880	611 993	611 423	612 384	1,6	-0,1	0,2
Transport aérien	65 121	60 765	55 135	54 255	57 660	-6,7	-9,3	6,3
Transport ferroviaire	49 144	50 376	49 703	49 869	46 177	2,5	-1,3	-7,4
Transport par camion	157 328	161 572	163 366	163 096	165 234	2,7	1,1	1,3
Transport en commun	97 161	98 366	100 194	100 371	98 343	1,2	1,9	-2,0
Activités de soutien au transport	78 977	82 836	83 867	83 723	85 136	4,9	1,2	1,7
Messageries et services de messagers	38 271	39 042	40 062	39 696	41 061	2,0	2,6	3,4
Autres	117 481	119 923	119 666	120 242	118 773	2,1	-0,2	-1,2
Industries productrices de biens	2 913 490	2 941 057	2 982 417	2 965 927	3 013 609	0,9	1,4	1,6
Industries productrices de services	9 503 084	9 762 236	10 017 373	9 951 491	10 203 367	2,7	2,6	2,5
Ensemble de l'économie	12 416 573	12 703 293	12 999 790	12 917 419	13 216 976	2,3	2,3	2,3

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : janvier 2004.

Tableau 3

L'écart de rémunération avantage le Canada

Sur la base des douze derniers mois, la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés atteint 688 \$ au Canada, en hausse de 1,3 % par rapport à la période précédente (tableau 4). Au Québec, elle s'établit à 655 \$, soit une hausse de 2,0 %. L'écart s'élève à 33 \$ en faveur du Canada. Toutefois, cet écart augmente fortement lorsqu'on compare les rémunérations canadienne et québécoise des salariés du secteur du transport par camion. À 723 \$ contre 622 \$, l'écart atteint 101 \$. Pour la période précédente, l'écart atteignait 111 \$, soit 714 \$ pour les salariés canadiens contre 603 \$ pour les salariés québécois. La raison de cet écart reste difficile à expliquer.

La rémunération hebdomadaire moyenne des salariés des industries du transport et de l'entreposage au Canada s'établit à 766 \$ sur la base des douze derniers mois, soit une hausse de 0,7 % par rapport à la période précédente. Cette augmentation est le résultat d'une baisse de la rémunération hebdomadaire moyenne pour les salariés des secteurs du transport aérien (-0,7 %), du transport ferroviaire (-1,0 %) et des activités de soutien au transport (-1,1 %), combinée à une hausse pour les secteurs du transport par camion (1,3 %), du transport en commun (0,9 %), des messageries et services de messagers (1,0 %) ainsi que des autres activités de transport (2,3 %).

Au Québec, la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés des industries du transport et de l'entreposage s'établit à 718 \$, soit une hausse de 0,6 % par rapport à la période précédente. Cette augmentation s'explique par une diminution de la rémunération hebdomadaire moyenne pour les salariés des secteurs du transport aérien (-2,1 %), du transport en commun (-1,2 %) ainsi que des messageries et services de messagers (-1,8 %), combinée à une hausse pour les secteurs du transport ferroviaire (0,4 %), du transport par camion (3,2 %), des activités de soutien au transport (0,4 %) et des autres activités de transport (2,9 %).

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2000	2001	2002	2001- 2002 (nov. à oct.)	2002- 2003 (nov. à oct.)	2000- 2001	2001- 2002	2002- 2003 (nov. à oct.)
	en dollars					%		
Québec								
Transport et entreposage	677	696	717	714	718	2,8	3,0	0,6
Transport aérien	850	876	901	896	877	3,1	2,9	-2,1
Transport ferroviaire	902	915	942	938	942	1,4	3,0	0,4
Transport par camion	581	584	604	603	622	0,5	3,4	3,2
Transport en commun	596	620	642	641	633	4,0	3,5	-1,2
Activités de soutien au transport	747	775	786	785	788	3,7	1,4	0,4
Messageries et services de messagers	617	636	661	660	648	3,1	3,9	-1,8
Autres	678	702	730	721	742	3,5	4,0	2,9
Industries productrices de biens	742	750	774	769	786	1,1	3,2	2,2
Industries productrices de services	572	586	602	599	612	2,4	2,7	2,2
Ensemble de l'économie	616	628	645	642	655	1,9	2,7	2,0
Canada								
Transport et entreposage	725	742	764	761	766	2,3	3,0	0,7
Transport aérien	901	922	950	944	937	2,3	3,0	-0,7
Transport ferroviaire	876	887	913	910	901	1,3	2,9	-1,0
Transport par camion	680	693	716	714	723	1,9	3,3	1,3
Transport en commun	592	612	638	636	642	3,4	4,2	0,9
Activités de soutien au transport	789	818	836	834	825	3,7	2,2	-1,1
Messageries et services de messagers	655	665	687	684	691	1,5	3,3	1,0
Autres	714	735	763	759	777	2,9	3,8	2,3
Industries productrices de biens	824	832	850	846	862	1,0	2,2	1,9
Industries productrices de services	604	618	631	629	637	2,3	2,1	1,3
Ensemble de l'économie	656	667	681	679	688	1,7	2,1	1,3

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : janvier 2004.

Tableau 4

COMMERCE EXTÉRIEUR

Le commerce extérieur du Québec

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Le solde de la balance commerciale enregistre un surplus depuis 1995 et il a grimpé à un sommet de 6,6 milliards en 2001. Ce solde résulte d'un solde positif pour les échanges avec les États-Unis et d'un solde négatif pour les échanges avec les autres partenaires commerciaux.

Au cours des neuf premiers mois de 2003, la tendance à la baisse qui a caractérisé les exportations du Québec depuis les deux dernières années s'est maintenue. Les exportations du Québec ont enregistré lors des trois premiers trimestres de cette année un repli de 4,7 % par rapport à la même pé-

riode de l'année précédente. Du côté des importations, au cours de la même période de 2003, celles-ci ont progressé à un rythme de 2,2 %. Si la tendance s'est maintenue tout au long de 2003, le surplus de la balance commerciale du Québec atteindra son plus bas niveau depuis 1999, soit un peu moins de 1 milliard de dollars.

États-Unis

En ce qui concerne les échanges du Québec avec son principal partenaire commercial, soit les États-Unis, la situation n'est guère meilleure. Les données des exportations pour les neuf premiers mois de 2003 affichent un retard de 6,3 % sur les neuf premiers mois

de 2002. Quant aux importations, elles reculent de 7,7 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Si la même tendance s'est maintenue au cours du dernier trimestre de 2003, le surplus de la balance commerciale du Québec avec les États-Unis

s'établirait à un niveau d'environ 23 milliards de dollars, soit le surplus le plus bas depuis 1998 (20,7 milliards) et en nette régression par rapport au sommet de 33,4 milliards atteint en 2000.

Autres partenaires commerciaux

EXPORTATIONS

● Les exportations du Québec vers les quatre marchés les plus importants après celui des États-Unis, soit le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France et le Japon, affichent, lors des trois premiers trimestres de 2003, une augmentation de 12,0 % par rapport à la même période de 2002, pour atteindre une valeur de 3,2 milliards de dollars (tableau 5). Les hausses sont de 22,9 % pour le Royaume-Uni, de 5,4 % pour l'Allemagne et de 47,4 % pour le Japon. Les exportations vers la France étaient toutefois en régression de 8,9 %. Parmi les six principaux marchés d'exportation suivants, seule l'Inde augmente ses achats au Québec (de 25 % pour s'établir à 172,8 millions). L'ensemble des 25 principaux pays connaît donc une baisse de la valeur des exportations québécoises de l'ordre de 5,1 %, un repli de plus de 2,5 milliards par rapport à la même période en 2002.

IMPORTATIONS

● Les quatre principaux marchés d'approvisionnement du Québec, outre les États-Unis, sont, dans l'ordre, le Royaume-Uni, la Chine, le Japon et l'Allemagne (tableau 6). Pour ceux-ci, les importations québécoises sont en hausse de 4,3 % pour les neuf premiers mois de 2003 par rapport à la période correspondante en 2002, pour s'établir à 10,5 milliards de dollars. Seules les importations en provenance du Japon connaissent un léger repli de l'ordre de 3,9 %, toutefois largement compensé par une hausse de 15,2 % des importations en provenance de la Chine. Parmi les six marchés d'importation suivants, seules les importations en provenance de la France affichent un léger repli de 2,8 % (pour atteindre 1,7 milliard). Les achats du Québec auprès de ses 25 principaux marchés d'importation enregistrent, au cours de la même période, une progression de 2,3 %, soit une majoration de près de

1 milliard sur l'année précédente pour atteindre 42,9 milliards.

La balance commerciale des 24 principaux pays (excluant les États-Unis) ayant des échanges commerciaux avec le Québec affiche donc un solde nettement négatif (importations supérieures aux exportations) de l'ordre de 18,6 milliards de dollars, en hausse de 13,8 % par rapport à la période correspondante de 2002.

Exportations du Québec vers ses principaux marchés, en dollars courants, 1999-2003

Année Trimestre	1999	2000	2001	2002	Variation			
					2002	2003	2001-2002	2002-2003
					I - II - III	I - II - III		I - II - III
en millions de dollars					%			
États-Unis	52 663,0	63 450,2	60 019,3	57 343,8	43 194,2	40 464,7	-4,5	-6,3
Royaume-Uni	873,9	1 169,4	1 666,1	1 109,8	781,1	960,1	-33,4	22,9
Allemagne	1 498,8	2 186,8	1 142,5	1 230,3	990,2	901,9	7,7	-8,9
France	994,7	835,6	911,6	937,9	661,8	697,4	2,9	5,4
Japon	178,2	350,5	610,8	682,6	464,6	684,9	11,8	47,4
Pays-Bas	451,3	611,3	727,6	800,2	589,1	368,8	10,0	-37,4
Chine	532,5	586,8	704,3	690,4	481,6	337,7	-2,0	-29,9
Italie	312,9	277,9	365,8	370,2	304,4	278,5	1,2	-8,5
Espagne	198,1	332,6	291,3	434,5	247,1	246,6	49,1	-0,2
Mexique	292,3	275,0	260,9	329,5	268,1	231,0	26,3	-13,8
Inde	85,1	189,4	122,9	194,5	138,2	172,8	58,2	25,0
Corée du Sud	175,8	179,7	190,0	192,7	135,7	160,3	1,4	18,1
Australie	140,8	167,0	246,3	173,4	129,6	159,9	-29,6	23,4
Suisse	159,2	238,0	119,7	234,0	123,8	153,6	95,5	24,1
Irlande	125,9	165,3	172,2	167,6	113,4	147,2	-2,7	29,8
Belgique	205,1	256,7	213,4	236,4	137,8	134,1	10,8	-2,7
Luxembourg	18,8	4,3	6,4	--	5,4	131,8	--	2340,7
Hong-Kong	183,4	143,3	188,1	167,0	124,5	128,1	-11,2	2,9
Taiwan	88,8	118,1	114,3	134,4	85,0	111,2	17,5	30,8
Bresil	121,7	126,4	207,3	139,2	96,5	105,5	-32,8	9,3
Émirats arabes unis	51,2	47,2	30,8	--	67,3	93,3	--	38,6
Arabie Saoudite	109,4	128,2	139,4	160,0	106,3	89,9	14,7	-15,4
Israël	104,9	87,1	100,9	120,0	96,2	87,7	18,9	-8,8
Finlande	98,9	84,6	78,0	102,0	52,1	87,0	30,8	67,0
Singapour	158,0	197,4	109,1	215,2	137,8	84,2	97,3	-38,9
Malaisie	38,8	120,3	52,6	136,2	136,2	43,6	159,0	-68,0
Thaïlande	122,9	100,4	54,5	127,3	127,3	37,9	133,5	-70,2
25 principaux pays	59 914,5	72 377,8	68 809,0	66 429,1	49 531,9	47 018,1	-3,5	-5,1
Total	61 987,5	74 152,1	70 819,0	68 273,6	50 965,8	48 546,5	-3,6	-4,7

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 5

Importations du Québec des principaux pays, en dollars courants, 1999-2003

Année Trimestre	1999	2000	2001	2002	Variation			
					2002	2003	2001-2002	2002-2003
					I - II - III	I - II - III		I - II - III
			en millions de dollars				%	
États-Unis	29 023,4	30 048,2	26 950,1	26 026,6	19 292,5	17 800,3	-3,4	-7,7
Royaume-Uni	3 575,5	7 213,6	6 223,2	4 630,4	3 446,6	3 518,4	-25,6	2,1
Chine	2 036,6	2 844,9	2 684,4	2 975,6	2 533,8	2 920,0	10,8	15,2
Japon	2 767,9	2 503,6	2 746,6	3 434,8	2 189,4	2 104,6	25,1	-3,9
Allemagne	2 003,5	2 377,5	2 470,9	2 273,7	1 892,2	1 948,6	-8,0	3,0
Algérie	653,0	1 169,0	1 254,3	1 251,6	1 083,1	1 813,3	-0,2	67,4
Norvège	1 117,6	1 825,0	1 578,5	1 856,2	1 236,7	1 775,8	17,6	43,4
France	3 245,8	2 156,8	2 361,8	2 206,6	1 746,3	1 697,8	-6,6	-2,8
Mexique	1 615,7	1 987,8	2 264,9	2 532,3	1 570,7	1 586,1	11,8	1,0
Italie	1 196,8	1 199,9	1 144,2	1 723,4	915,2	1 028,3	50,6	12,4
Irlande	334,5	280,7	565,2	--	383,8	911,1	--	137,4
Corée du Sud	846,7	1 107,1	1 059,4	1 116,2	830,2	831,5	5,4	0,2
Taiwan	1 010,3	1 059,4	707,7	903,9	650,6	584,3	27,7	-10,2
Australie	481,2	759,3	804,3	769,5	608,0	569,9	-4,3	-6,3
Brésil	379,0	483,4	565,2	520,3	414,5	476,7	-7,9	15,0
Pays-Bas	344,5	301,0	404,7	--	357,1	444,1	--	24,4
Espagne	351,9	301,1	404,7	453,8	304,2	402,3	12,1	32,2
Chili	208,2	313,7	363,0	--	251,3	359,9	--	43,2
Autriche	290,3	336,4	349,2	362,5	312,3	357,0	3,8	14,3
Suède	367,1	313,7	340,3	424,9	273,0	332,9	24,8	21,9
Finlande	199,4	218,5	258,4	--	214,2	326,7	--	52,5
Malaisie	483,1	280,7	429,3	560,3	288,5	324,3	30,5	12,4
Malaisie	484,6	565,9	388,9	560,3	288,5	324,3	44,1	12,4
Belgique	327,6	329,0	366,3	369,7	291,7	282,2	0,9	-3,3
Thaïlande	320,5	568,1	306,0	439,2	259,8	273,7	43,6	5,4
Venezuela	508,6	664,4	911,5	860,9	618,3	265,3	-5,6	-57,1
25 principaux pays	53 749,8	61 000,8	57 338,8	57 270,4	41 965,8	42 934,9	-0,1	2,3
Total	60 185,7	68 142,3	64 251,7	63 433,5	46 635,8	47 648,5	-1,3	2,2

Source : Institut de la Statistique du Québec. Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 6

Principaux produits

EXPORTATIONS

● Au cours des trois premiers trimestres de 2003, les valeurs des exportations de 14 des 25 principaux groupes de produits ont connu une diminution par rapport à la même période de 2002 (tableau 7). Au total, les 25 principaux groupes de produits enregistrent une augmentation de 3,6 %. Le principal produit d'exportation du Québec, les avions complets,

connaît une hausse de 27,3 % par rapport à la période correspondante de 2002, pour s'établir à 5,5 milliards de dollars¹. Au deuxième rang, l'aluminium affiche une hausse de 4,4 % pour atteindre 4,3 milliards. De leur côté, les ventes d'équipements et de matériel de communication chutent de 1,9 %, les ventes de papier journal et les machines et le matériel de bureau progressent respectivement de 6,0 % et 24,8 %. Les ex-

portations des autres matériels et outils, du bois d'œuvre, du vêtement et de ses accessoires, des moteurs d'avion et de leurs pièces ainsi que des autres produits finis enregistrent des diminutions de 8,2 %, 5,0 %, 4,8 %, 1,5 % et 9,3 % respectivement. Ensemble, ces cinq produits accusent un recul de près de 400 millions, soit un repli de 5,8 % par rapport à la même période de l'année 2002.

Exportations des principaux produits québécois, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 3 premiers trimestres

Année	2002	2003	Variation
Trimestre	I - II - III	I - II - III	
	en millions de dollars		%
Avions complets y compris moteurs	4 332,5	5 516,8	27,3
Aluminium y compris alliages	4 066,6	4 247,2	4,4
Autre équipement et matériel de télécommunication	2 793,8	2 740,4	-1,9
Papier journal	2 409,9	2 555,4	6
Machines et matériel de bureau	1 294,4	1 615,8	24,8
Autres matériels et outils	1 636,2	1 502,0	-8,2
Bois d'œuvre, résineux	1 484,0	1 409,3	-5
Vêtements et accessoires vestimentaires	1 255,8	1 195,5	-4,8
Moteurs d'avions et leurs pièces	1 117,1	1 100,8	-1,5
Autres produits finis	906,9	822,3	-9,3
Autres demi-produits en bois	876,0	811,8	-7,3
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	715,0	775,9	8,5
Pâte de bois et pâte similaire	666,0	714,1	7,2
Autres instruments de mesure, contr. lab. méd., opt.	872,9	691,4	-20,8
Ouvrages et base en métal	741,3	673,1	-9,2
Récipients et fermetures	640,1	615,2	-3,9
Autres effets ménagers et personnels	624,3	566,0	-9,3
Formes de base en matière plastique	549,4	551,7	0,4
Autre papier	558,5	542,5	-2,9
Imprimés	529,9	536,0	1,1
Cuivre et alliages	665,6	513,3	-22,9
Autre papier à imprimerie	478,3	486,4	1,7
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	471,3	482,0	2,3
Camions, tracteurs routiers et châssis	335,0	473,9	41,5
Caoutchouc synthétique et matière plastique	492,6	470,3	-4,5
25 principaux produits	30 513,3	31 609,1	3,6
Total	48 534,0	47 749,6	-1,6

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 7

IMPORTATIONS

● Au cours des neuf premiers mois de 2003, seulement 7 des 25 principaux groupes de produits importés affichent des reculs par rapport à la période correspondante de l'année précédente (tableau 8). Ainsi, l'ensemble des 25 principaux groupes de produits importés progresse de 6,7 % sur l'année précédente. Les importations québécoises du principal produit acheté à l'étranger, l'automobile, baissent de 1,6 % pour s'établir à 5,3 milliards de dollars. Les ordinateurs viennent au deuxième rang, affichant une augmentation

de 13,1 % (4,6 milliards). Les achats de pétrole brut augmentent de 4,5 % (3,6 milliards), suivis des équipements et du matériel de télécommunication, en hausse de 7,3 % (1,7 milliard). L'importation de médicaments et de produits pharmaceutiques progresse de 64,8 % alors que les tubes électriques et les semi-conducteurs affichent une augmentation de 8,5 %. Les acquisitions de camions, tracteurs routiers et leurs châssis enregistrent une hausse de 22,5 % alors que l'importation de pièces d'avion autres que les moteurs s'élève de 8,5 %. Ces sept groupes de produits (excluant l'auto-

mobile) sont donc responsables d'une majoration de 13,4 % totalisant plus de 15,2 milliards d'achats à l'étranger, soit près de 2 milliards de plus qu'à pareille date en 2002. Les achats de produits chimiques organiques diminuent de 5,6 % alors que ceux inorganiques sont majorés d'à peine 0,9 %. Signalons que les moteurs d'avion et leurs pièces, l'an dernier au huitième rang des importations québécoises, se trouvent en 2003 au onzième rang, subissant une baisse de 19,3 % par rapport à la même période de l'année précédente.

Importations des principaux produits, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 3 premiers trimestres

Année Trimestre	2002	2003	Variation
	I - II - III	I - II - III	%
	<i>en millions de dollars</i>		
Automobiles et châssis	5 346,4	5 262,1	-1,6
Ordinateurs électroniques	4 078,7	4 612,9	13,1
Pétrole brut	3 461,9	3 618,8	4,5
Autre équipement et matériel de télécommunication	1 545,6	1 659,0	7,3
Médicaments et produits pharmaceutiques, en dose	961,0	1 584,1	64,8
Tubes électriques et semi-conducteurs	1 393,3	1 511,6	8,5
Camions, tracteurs routiers et châssis	1 031,0	1 263,4	22,5
Pièces d'avions, sauf moteurs	885,6	960,5	8,5
Produits chimiques organiques	1 011,0	954,1	-5,6
Produits chimiques inorganiques	904,9	912,7	0,9
Moteurs d'avions et leurs pièces	1 083,4	874,2	-19,3
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	865,0	849,6	-1,8
Vêtements de dessus non tricotés	453,7	519,9	14,6
Autres minerais, conc. et déchets métallifères	535,9	510,9	-4,7
Autres dérivés du pétrole et du charbon	304,2	499,3	64,1
Matières plastiques non façonnées	490,5	460,3	-6,2
Papier et carton	456,5	458,9	0,5
Téléviseurs, radios et phonographes	437,6	445,2	1,8
Vêtements de dessus tricotés	336,6	387,1	15
Matériel téléphonique et télégraphique	443,4	382,6	-13,7
Autres effets personnels et articles ménagers	342,5	380,0	10,9
Autres boissons	296,8	376,7	26,9
Autres vêtements et accessoires vestimentaires	343,6	368,9	7,3
Autres instruments de mesure, de laboratoire, etc.	353,1	366,9	3,9
Chaussures	336,4	348,2	3,5
25 principaux produits	27 698,5	29 567,7	6,7
Total	43 906,8	46 612,3	6,2

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 8

Modes de transport ²

Dans l'ensemble, la répartition des échanges commerciaux du Québec entre les moyens de transport, en termes de valeur, n'a pas beaucoup changé depuis le sommet atteint en 2000. Sur le continent nord-américain, le transport routier emporte la part du lion. Les échanges avec les États-Unis par camion représentent, bon an mal an, près des deux tiers de la valeur des déplacements de marchandises (tableau 9). Le Mexique se distingue par une plus grande répartition entre les différents modes autres qu'aérien, réservant un accès par transport routier plus limité aux exportations québécoises (23 %) mais privilégiant ce mode pour ce qui est des expéditions du Mexique vers le Québec. En ce qui concerne les marchandises expédiées hors continent, la part du routier se résume au transit au moyen de camions jusqu'au poste douanier canadien, mais le mode principal sera le bateau ou l'avion.

En ce qui concerne les déplacements de marchandises par transport ferroviaire, encore ici on observe peu de différence entre la période faste de la fin des années 1990 et le creux enregistré en 2003. Pour l'ensemble des pays, les exportations par chemin de fer représentent, en termes de valeur, environ 12 % des expéditions alors que le Québec importe par ce moyen de transport à peine 7 % de ses biens. Évidemment, selon le pays concerné, certaines disparités apparaissent. Sur le continent nord-américain, ce mode continue à faire concurrence au camion et, pour les produits moins pondéreux et à forte valeur ajoutée, à l'avion. En ce qui a trait aux exportations, aux États-Unis, ces deux modes semblent avoir cédé un peu de leur part de marché au transport aérien alors que les importations par chemin de fer accroissent légèrement leur part au détriment du transport aérien. Les exportations québécoises par voie ferrée en di-

rection du Mexique récupèrent le terrain perdu au tournant du siècle, passant d'environ 5 % en 2000 à 32 % en 2003 (24 % en 1998), la majeure partie au détriment du mode maritime. Les acquisitions et alliances stratégiques entre les compagnies canadiennes, notamment le Canadien National, et certaines compagnies américaines peuvent expliquer une bonne partie de cette croissance. En effet, les liens vers le sud des États-Unis et le Mexique sont en quelque sorte facilités par ces alliances³.

En ce qui regarde le transport des marchandises mexicaines en direction du Québec, le chemin de fer est privilégié pour plus du tiers des importations (34 %). Cela constitue un bond notable en comparaison avec 12 % en 1998 et 30 % en 2000. Évidemment, les échanges hors continent s'effectuent par bateau ou par avion, le chemin de fer ne représentant que la portion de transit entre un port ou un aé-

Part modale selon la valeur des échanges commerciaux, Québec, année 2000 et trois premiers trimestres de 2003

Par mode de transport ¹	Routier		Ferroviaire		Maritime		Aérien	
Année	2000	2003	2000	2003	2000	2003	2000	2003
Trimestre	I - II - III		I - II - III		I - II - III		I - II - III	
0%								
Exportations								
Origine-destination								
Tous les pays	57,3	53,3	13,7	12,3	8,4	9,5	17,6	21,9
États-Unis	65,7	63,0	16,0	14,5	1,7	1,4	13,2	17,5
Mexique	18,9	22,6	4,9	31,6	61,3	28,8	13,2	17,1
Reste du monde	6,9	4,6	0,3	0,5	48,2	50,5	44,6	44,4
Importations								
Origine-destination								
Tous les pays	40,8	36,3	6,5	6,7	30,6	32,8	21,3	17,0
États-Unis	64,8	64,9	10,8	13,0	2,9	3,0	21,0	18,1
Mexique	43,4	41,0	30,2	33,9	18,1	7,4	8,3	5,4
Reste du monde	19,8	18,1	1,3	1,2	55,4	53,0	22,4	17,0

Source : Institut de la Statistique du Québec, janvier 2004.

¹ Douanes Canada retient comme mode de transport celui par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par route.

Tableau 9

roport américain et son acheminement à sa destination finale en passant par le poste douanier canadien.

Le bateau est privilégié pour plus de la moitié des échanges avec les partenaires commerciaux étrangers du Québec. Ainsi, en 2003, en termes de valeur, près de 51 % des exportations québécoises toutes destinations confondues transitent par voie maritime alors que 53 % des marchandises acheminées vers le Québec empruntent le transport par bateau. Toutefois, la part impartie à ce mode fluctue passablement selon la partie du monde avec laquelle le Québec commerce.

Le mode maritime est peu utilisé pour les échanges avec les États-Unis puisque les marchés à l'intérieur du continent nord-américain sont desservis par un petit nombre de voies navigables à l'exception de l'axe du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Certaines années, les exportations du Québec utilisent le bateau pour l'acheminement des biens pondéreux vers le Mexique, comme les pièces d'aéronefs (67 millions de dollars), ou de faible valeur ajoutée comme les produits chimiques (57 millions), les produits laitiers (33 millions), la production d'aluminium de première fusion (25 millions) et le minerai d'amiante, etc. Les produits importés du Mexique sont principalement à plus grande valeur ajoutée et sollicitent davantage le transport terrestre. Il s'agit principalement de produits manufacturés des domaines des véhicules automobiles (pour plus d'un milliard), du matériel d'extraction et de l'équipement de produits pétroliers (près de 500 millions), de matériel électronique et de communication (au-delà de 300 millions), etc.

CAS SPÉCIAL: LE TRANSPORT AÉRIEN

● Bien que le mode aérien occupe une large place dans les exportations du Québec, celles-ci sont surestimées en raison de la nature des biens exportés. En effet, il faut tenir compte du fait qu'au cours

des dernières années les exportations québécoises d'avions ont connu une croissance phénoménale. Évidemment, les avions entiers qui sont vendus à l'étranger se rendent à destination par voie des airs et sont enregistrés ainsi. Cependant, au sens strict, ils ne peuvent être considérés comme des marchandises transportées par avion, puisqu'ils ne sont pas chargés à bord d'un avion. Si l'on retranche la valeur des exportations d'avions des statistiques du transport aérien ainsi que du total des exportations, on obtient une nouvelle proportion des marchandises exportées par avion qui représente environ la moitié de la part affichée du transport aérien incluant les avions entiers. Comme le signale l'ISQ⁴, cette part s'accroît de 1996 à 2000 avant de décliner au cours des deux années suivantes. Une fois amputées des exportations d'avions entiers, les marchandises transportées par avion vers les États-Unis suivent exactement le même cheminement.

Le transport aérien occupe une place plus importante en ce qui concerne les exportations outremer que vers les États-Unis. Le transport par route ou par rail étant impossible, il ne reste plus que le bateau ou l'avion, ce qui explique le fait que le transport aérien soit aussi important. Par ailleurs, l'analyse effectuée par l'ISQ démontre que la popularité du transport aérien pour le transport des marchandises semble reposer sur la croissance de l'économie. Plus une économie s'accroît, plus la part du transport aérien prend de l'expansion, et vice versa. Une autre raison, dérivée de la première, est que lorsque l'économie ralentit, le nombre de touristes voyageant par avion décline rapidement. En réaction, les compagnies aériennes diminuent le nombre de vols, ce qui restreint la capacité de transport de marchandises. En effet, une bonne partie des marchandises est transportée dans les soutes des avions de voyageurs.

L'évolution du transport aérien vers l'Europe suit la même tendance que celle que l'on observe avec les

États-Unis. L'analyse des données mensuelles montre toutefois un décalage avec les exportations vers les États-Unis. Les exportations par avion vers l'Europe voient leur part augmenter régulièrement tout au long de 2000 avant de chuter brusquement en décembre. Elles diminuent ensuite fortement à la fin de l'année 2001. Cette part diminue à nouveau au cours des premiers mois de 2002 et demeure très basse jusqu'en septembre. À compter d'octobre 2002, on note une progression qui se poursuit en 2003.

Pour le transport vers l'Asie, une partie relativement importante des marchandises qui sont destinées à ce continent sont consignées sous le mode routier même si, en réalité, elles voyagent par bateau ou par avion. Malgré cette imprécision, car même si l'on attribuait au transport maritime toutes les marchandises transportées par la route, la tendance ne changerait pas puisque la part du transport aérien vers l'Asie s'accroît depuis 2000. Le transport de marchandises par avion suit la même évolution que le transport des voyageurs. Malgré un certain déclin qui s'amorce au début de 2001 quand la croissance économique ralentit aux États-Unis et dans certains pays européens, le rétablissement de l'économie japonaise et la croissance rapide de certains pays comme la Chine et l'Inde font en sorte que la part du transport aérien devient de plus en plus importante à mesure que les exportations s'accroissent. Ainsi, au cours de l'année 2000, environ 19 % des marchandises vendues en Asie, en termes de valeur, y ont été transportées par avion; cette proportion passe à 27 % au cours des deux années suivantes et elle atteint près de 38 % en 2003. Une forte augmentation des exportations de marchandises à haute valeur ajoutée à destination de la Chine, notamment les avions entiers et les équipements électroniques, explique en grande partie cette importante hausse.

Perspectives 2004

Après deux années consécutives de déclin, les exportations du Québec devraient connaître une croissance en 2004. L'amélioration continue de l'économie des États-Unis pourrait être déterminante pour les principaux secteurs d'exportation du Québec. Au chapitre des biens industriels, la reprise graduelle de l'économie mondiale pourrait stimuler la croissance des principaux produits du Québec, notamment la vente d'aluminium, principal produit vendu à l'étranger, soutenue par une hausse des prix mondiaux du métal blanc. Par ailleurs, les ventes du secteur des transports, premier produit

d'exportation en importance, devraient également connaître un léger redressement après avoir vécu des moments difficiles au cours des dernières années. Le secteur forestier, quant à lui, demeure tributaire des négociations avec les Américains, mais un règlement du litige sur le bois d'œuvre qui nous oppose à notre principal partenaire commercial pourrait favoriser ce secteur.

Il reste à savoir dans quelle mesure la poussée du dollar canadien par rapport à la devise américaine

maintiendra son élan et si la Banque du Canada interviendra de nouveau en baissant davantage ses taux. Cela aurait pour résultat de diminuer la pression sur la compétitivité des manufacturiers qui cherchent à maintenir leur présence sur les marchés extérieurs en dépit de la hausse des prix insufflée par un dollar fort. Si le dollar canadien maintient sa vigueur, on pourrait s'inquiéter de retourner rapidement à un fort déficit de la balance commerciale du Québec, ce qui n'est guère de bon augure pour les entrepreneurs locaux.

¹ Toutes les données d'échanges commerciaux concernant la ventilation par produit sont exprimées en dollars constants au prix de 1997 afin d'éviter d'intégrer de trop grandes fluctuations des prix influant artificiellement sur la valeur des échanges. À titre d'exemple, en raison de la hausse importante du prix du pétrole, notamment pendant la guerre en Irak, la valeur des importations de pétrole brut, estimée en dollars courants, fait en sorte que ce produit occupe le premier rang parmi les produits importés québécois, avec une valeur cumulative de 6,1 milliards de dollars pour les trois premiers trimestres de 2003, une hausse de 24,2 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2002. Toutefois, en tenant compte de l'inflation, donc en dollars constants, la valeur des importations de pétrole brut n'occupe plus que le troisième rang, s'établissant à 3,6 milliards de dollars, une hausse d'à peine 4,5 %.

² Douanes Canada retient comme mode de transport celui par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par route. En conséquence, il existe des exportations en Europe et en Asie par route ou par rail. Selon l'Institut de la statistique du Québec, ces imprécisions ne sont cependant pas très graves puisqu'elles demeurent relativement constantes dans le temps. De plus, elles représentent moins de 2 % des expéditions vers l'Europe, alors que parmi celles qui sont destinées à l'Asie, elles varient, selon les années, entre 3 % et 8 %. Par ailleurs, en ce qui concerne les données mensuelles, il est tout à fait impossible d'établir des parallèles selon les modes utilisés ventilés entre les différentes destinations (États-Unis, Europe, Asie, etc.). L'imprécision des statistiques par mode de transport explique une partie des difficultés, mais la principale raison demeure qu'il ne semble pas y avoir de comportement bien établis. La valeur des exportations par avion peut doubler d'un mois à l'autre ou, à l'inverse, diminuer de moitié.

³ Voir Transports Canada, *Les corridors de commerce et de transport*, (Document de travail réalisé par le Groupe interministériel sur les corridors), Direction des politiques de transport terrestre, Ottawa, juin 1999, 30 pages et annexes.

⁴ Institut de la statistique du Québec, *Commerce international des marchandises du Québec, dossier : les exportations par voie aérienne*, vol. 4, n° 2, pages 2-4.

ÉTUDE MODALE

Transport maritime de marchandises, Québec et Canada : évolution récente

Éric Genest-Laplante *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Cet article propose un survol de l'activité maritime québécoise et canadienne récente dans le secteur du transport de marchandises. Il ne s'agit pas d'une analyse des causes sous-jacentes aux effets observés, ni d'une analyse des tendances, mais plutôt d'un portrait de la situation au cours des dernières années et sous certains aspects seulement¹.

Note au lecteur :

La présentation et les commentaires sur les données des deux premières sous-sections se rapportent uniquement au transport maritime international. Cependant, les tonnages par port à la troisième sous-section sont présentés à la fois pour le transport maritime international et le transport maritime intérieur.

Tonnage total et conteneurisation, 1991-2001

Le tonnage manutentionné dans les différents ports du Québec² relativement au transport maritime international en 2001 est légèrement inférieur (-2,8 %) à ce qu'il était en 1991 (figure 1). Ce constat dissimule toutefois une diminution de 1991 à 1993, puis une augmentation jusqu'en 1995 de quelque 23,4 %, suivie d'une nouvelle décroissance lente mais quasi continue. Ces variations s'expliquent par l'évolution du tonnage du fret chargé, le tonnage du fret déchargé ayant connu

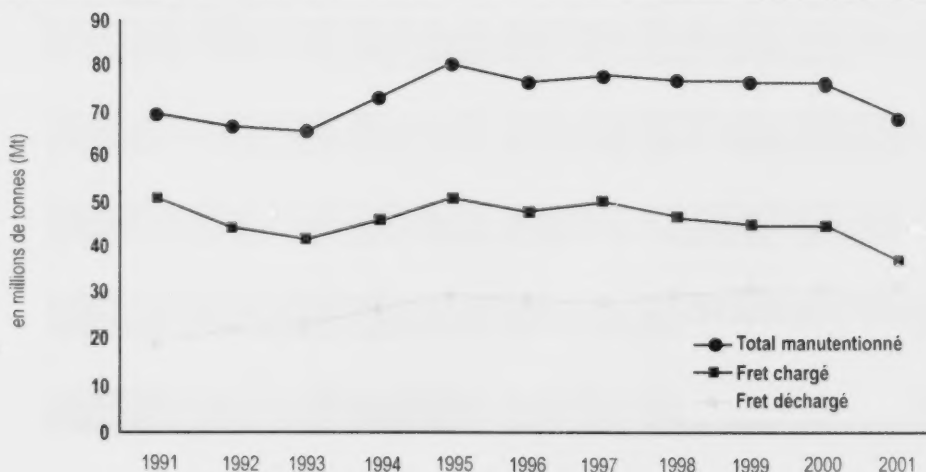
une augmentation presque ininterrompue durant cette période.

Pour les ports canadiens dans leur ensemble, le portrait est passablement différent (figure 2). Le creux dans le tonnage manutentionné total pour le transport maritime international a été atteint un an plus tôt, soit en 1992, et l'augmentation a été presque continue par la suite, à l'exception de 1998 et 2001, de sorte que le tonnage manutentionné total est de quelque 22,5 % supérieur

en 2001 à ce qu'il était en 1991. Ici encore, c'est surtout le tonnage déchargé, avec une augmentation de près de 70 %, qui a contribué à la croissance du total.

Autant dans les ports du Québec que dans ceux du Canada, on observe de 1991 à 2001 une augmentation de la proportion du fret conteneurisé (figure 3). Cette augmentation est plus importante dans le cas du fret chargé. Par ailleurs, le taux de conteneurisation

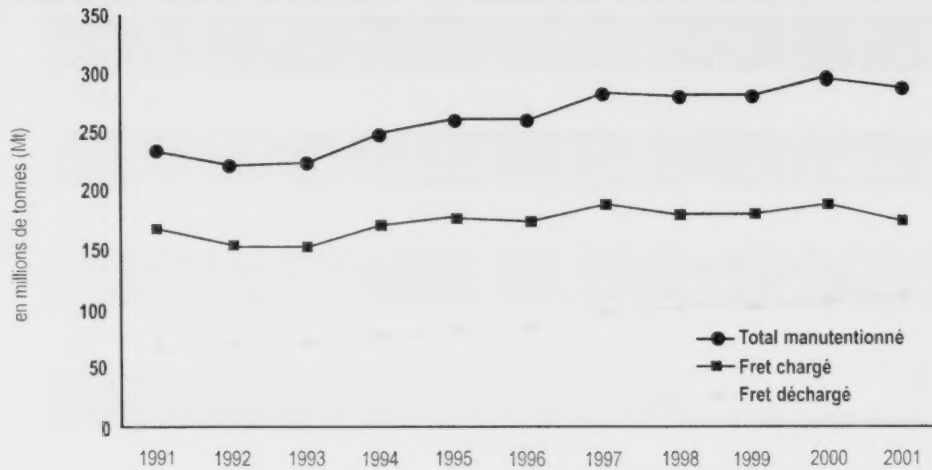
Évolution du tonnage du fret chargé, déchargé et du total manutentionné, Québec, transport maritime international, 1991-2001



Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205-XIF au catalogue.

Figure 1

Évolution du tonnage du fret chargé, déchargé et du total manutentionné, Canada, transport maritime international, 1991-2001



Source : Statistique Canada. *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205-XIF au catalogue.

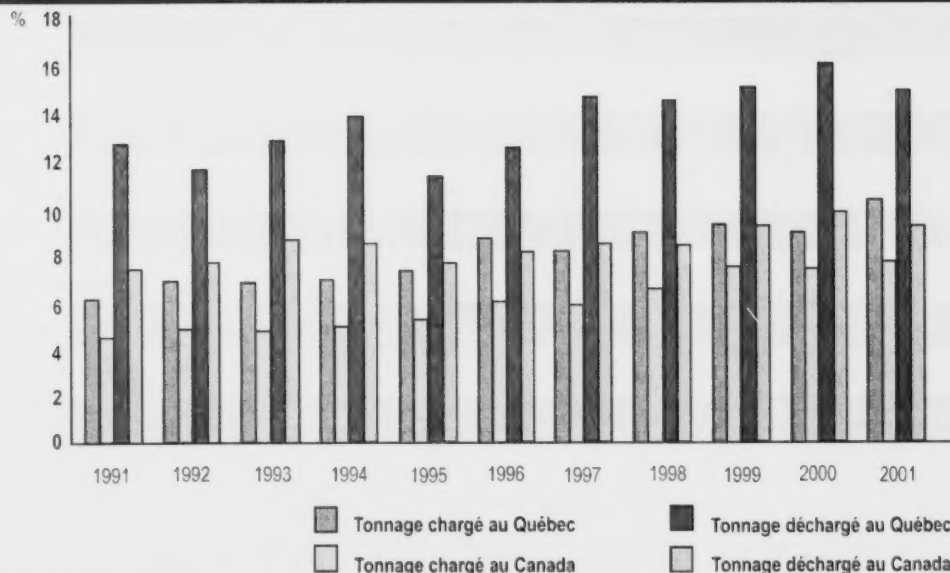
Figure 2

plus important au Québec que dans l'ensemble du Canada reflète l'importance du port de Montréal comme terminal de conteneurs. Quelques calculs effectués à partir des données disponibles révèlent

une augmentation de 53,0 % du fret conteneurisé dans les ports du Québec de 1991 à 2001, comparative-ment à une diminution de 2,8 % du total du tonnage manutentionné dans ces mêmes ports. Dans l'en-

semble des ports canadiens, le fret conteneurisé a toutefois augmenté sensiblement plus rapidement, soit de 92,2 % sur la même période, alors que le tonnage total manutentionné a crû de 22,5 %.

Taux de conteneurisation du tonnage chargé et déchargé, Québec et Canada, transport maritime international, 1991-2001



Source : Statistique Canada. *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205-XIF au catalogue.

Figure 3

Tonnage selon la région d'origine ou de destination, 1996-2001

Le tonnage manutentionné au regard du transport maritime international varie de manière importante selon les régions d'origine ou de destination des marchandises, et ce, tant au Québec que dans l'ensemble du Canada.

Ainsi au Québec en 2001, un total de 29,7 Mt en provenance ou à destination de l'Europe ont été manutentionnées dans les ports québécois, soit plus de 43 % du tonnage total pour ces mêmes ports (tableau 10). Même si cette proportion est demeurée la même qu'en 1996, il s'agit néanmoins d'un recul important de plus de 3,5 Mt, ou 11 %, par rapport à 1996.

Le recul de l'Europe comme destination ou point d'origine des marchandises manutentionnées dans les ports québécois n'est que la moindre des diminutions enregistrées, la plus importante concernant la région des Grands Lacs avec une chute de tout près de 48 %. Ces diminutions, combinées avec les hausses importantes enregistrées pour les échanges avec d'autres régions, notamment l'Afri-

que, l'Asie et l'Océanie ainsi que l'Amérique du Sud, l'Amérique Centrale et les Antilles, font en sorte que la région des Grands Lacs, comme origine ou destination, se trouvait en 2001 derrière la plupart des autres régions, alors qu'elle se classait au deuxième rang jusqu'en 1999. En 2001, c'est la région de l'Amérique du Sud, de l'Amérique Centrale et des Antilles qui occupait cette position.

Le déclin de la région des Grands Lacs peut être attribuable à plusieurs facteurs. L'un d'entre eux est la diminution de la demande en minerai de fer en provenance des ports nord-côtiers et destiné à alimenter les industries situées autour des Grands Lacs, tant du côté canadien que sur les rives américaines. Un second facteur est un déplacement partiel des envois de grain vers les ports du Pacifique au détriment des ports des Grands Lacs.

Pour l'ensemble du Canada (Québec inclus), l'histoire est tout autre, les régions de l'Europe et de l'Asie et de l'Océanie étant nez

à nez pour le tonnage manutentionné, du moins depuis 1998, avec 24 % de parts chacune en 1998 contre 22 % chacune en 2001. À l'exception des régions de l'Asie et Océanie et des États-Unis (Pacifique), le tonnage manutentionné a crû dans toutes les régions de 1996 à 2001, quoique de manière très inégale. Ainsi, la croissance a été de plus de 39 % pour les États-Unis (Atlantique et Golfe) mais de moins de 1 % pour le Moyen-Orient.

Par ailleurs, la proportion des ports québécois dans le total canadien en ce qui concerne le tonnage manutentionné en lien avec le transport maritime international a diminué au total de 1996 à 2001, mais aussi pour la plupart des régions prises une à une. De 29,5 % qu'elle était en 1996, cette proportion est passée à 24,0 % en 2001. La prépondérance des ports les plus importants tels que ceux de Montréal et de Sept-Îles (voir plus loin) ne semble donc pas suffisante pour freiner une tendance à la baisse pour les ports du Québec amorcée il y a déjà plusieurs années.

Transport maritime international - tonnage du fret chargé, déchargé et variation 2000-2001, selon la région étrangère, Québec et Canada, 1996-2001

Année							Variation	
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2000-2001	1996-2001
	en millions de tonnes						%	
Québec								
Europe	33,3	35,5	35,4	35,6	35,2	29,7	-15,4	-10,8
Moyen-Orient	2,4	2,5	0,8	1,8	1,4	1,6	15,7	-33,4
Afrique	6,1	6,2	7,6	7,3	7,8	7,5	-3,9	22,6
Asie, Océanie	5,8	7,1	8,0	6,8	7,5	7,6	1,0	31,2
Amérique du Sud, Amérique centrale, Antilles	6,9	7,4	6,0	6,5	6,0	8,2	36,3	18,6
États-Unis – Atlantique et Golfe	10,2	9,8	9,3	8,6	10,0	7,8	-22,8	-23,8
États-Unis – Grands Lacs	11,8	9,8	10,2	10,1	8,9	6,1	-31,1	-47,9
États-Unis – Pacifique	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	40,6	12,7
Total	76,8	78,5	77,6	77,2	77,0	68,8	-10,7	-10,3
Canada								
Europe	58,8	65,8	65,5	64,7	65,6	62,8	4,2	6,8
Moyen-Orient	10,9	13,4	7,3	9,8	11,5	11,0	-4,5	0,6
Afrique	11,4	13,7	14,1	13,9	14,1	13,2	-6,7	15,1
Asie, Océanie	67,6	69,4	65,9	64,4	67,3	63,0	-6,4	-6,9
Amérique du Sud, Amérique centrale, Antilles	22,6	26,2	26,5	26,5	26,5	29,0	9,3	28,2
États-Unis – Atlantique et Golfe	32,9	37,5	37,5	39,9	44,9	45,7	1,7	39,1
États-Unis – Grands Lacs	44,4	45,6	51,6	50,8	52,1	52,0	0,0	17,1
États-Unis – Pacifique	11,2	11,3	10,9	11,3	11,5	10,2	-11,4	-8,7
Total	259,9	283,0	279,4	281,2	293,8	286,9	-2,4	10,4

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205-XIF au catalogue.

Tableau 10

Tonnage manutentionné dans les ports québécois, 1996-2001

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

● L'année 2001 a vu la majorité des principaux ports québécois subir une diminution du tonnage manutentionné pour le transport international. En effet, parmi les ports ayant affiché un tonnage manutentionné de plus de 1,5 Mt, seuls les ports de Montréal, Port-Alfred et Trois-Rivières ont enregistré une croissance (figure 4)³. Toujours en 2001, le port de Sept-Îles s'est fait détrôner par le port de Montréal en ce qui a trait au tonnage manutentionné pour le transport maritime international. Cette situation est attribuable à une chute marquée de près de 20 % du tonnage au port de Sept-

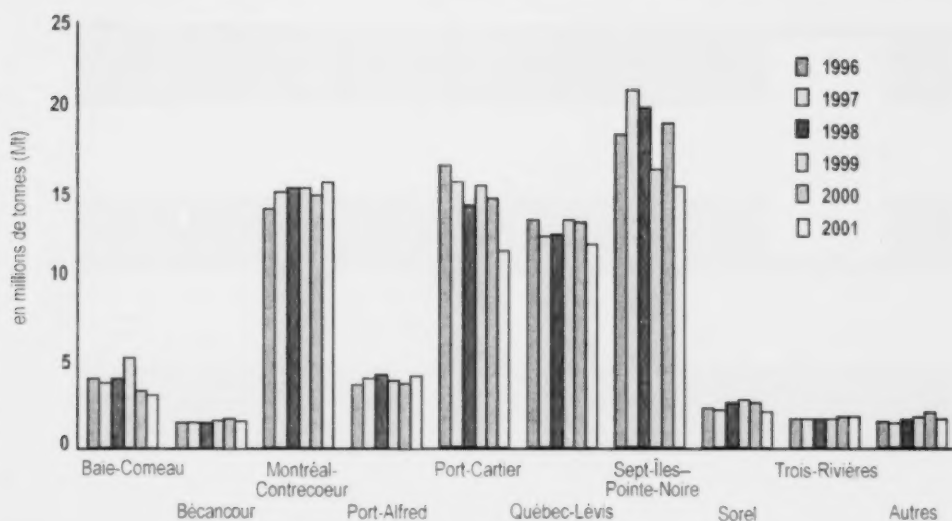
Îles, elle-même causée par une diminution du chargement de minerai de fer. D'ailleurs, les ports de Sorel et de Port-Cartier, fortement dépendants du minerai de fer, on eux aussi connu des diminutions importantes de tonnage en 2001, soit plus de 20 % dans chaque cas.

Sur une période de cinq ans, soit depuis 1996, le constat est semblable. En effet, cinq des neuf principaux ports québécois ont vu leur tonnage manutentionné diminuer relativement au transport international, les plus fortes chutes en pourcentage étant observées à Baie-Comeau (-24,2 %) et Port-Cartier (-30,7 %). Ces observations masquent cependant le fait que les diminutions sont le plus

souvent un phénomène propre à 2001 et que les années précédentes montraient une relative stabilité au Québec, malgré certaines variations d'un port à l'autre⁴.

Les parts relatives des principaux ports concernant le tonnage manutentionné total au Québec pour le transport maritime international sont demeurées à peu près stables au cours des dernières années avec Montréal et Sept-Îles en tête, suivis de Québec et Port-Cartier. Ces ports se classent le plus souvent parmi les dix premiers au Canada pour le tonnage total (intérieur et international), avec Montréal et Sept-Îles habituellement dans les cinq premiers.

Évolution du tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec, transport maritime international, 1996-2001



Source : Statistique Canada. Le transport maritime au Canada, n° 54-205-XIF au catalogue.

Figure 4

TRANSPORT MARITIME INTÉRIEUR

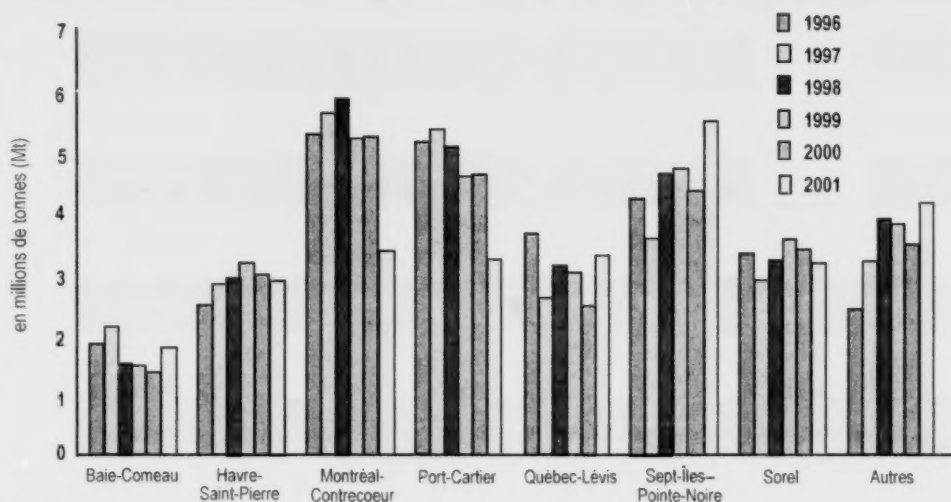
● Trois des sept ports pour lesquels au moins 1,5 Mt de marchandises ont été manutentionnées en 2001 ont affiché une croissance par rapport à 2000, soit Baie-Comeau, Québec et Sept-Îles (figure 5). Les ports de Montréal et de Port-Cartier, qui sont généralement les ports les plus importants en matière de tonnage manutentionné pour le transport maritime intérieur, ont cependant subi des diminutions très importantes, ce qui explique le léger recul global au Québec. Dans le cas de Montréal, ce sont les déchargements de minerai de fer et leurs concentrés qui ont essentiellement contribué à cette diminution. À Port-Cartier, ce sont plutôt les chargements de minerai de fer qui ont entraîné la diminution de tonnage manutentionné. Dans les deux cas, les varia-

tions de tonnage sont à peu près les mêmes (environ 1,2 Mt).

Entre 1996 et 2001, seulement deux ports ont connu une croissance de leur tonnage manutentionné pour le transport maritime intérieur, soit Havre-Saint-Pierre et Sept-Îles. On constate cette fois-ci que la décroissance qui caractérise les autres ports, quoique lente et inégale, se poursuit toutefois depuis 1998, dernière année pour laquelle le tonnage manutentionné total a dépassé les 30 Mt. Soulignons au passage que la très forte hausse qui caractérise les autres ports entre 1996 et 2001 est attribuable essentiellement à une distorsion induite par le tonnage manutentionné au port de Cap-aux-Meules, qui n'était que de 86 000 tonnes en 1996, comparativement à 1,4 Mt en 2001.

En raison des hausses et des baisses importantes du tonnage manutentionné dans les différents ports en 2001, la répartition du tonnage pour le transport maritime intérieur a subi une modification importante en 2001, le port de Sept-Îles se classant maintenant loin devant les autres ports. Cinq des six autres principaux ports se trouvent ainsi avec des parts comparables variant dans une fourchette située entre 10,5 % et 12,2 %. Cette situation contraste avec les années précédentes où les plus grandes proportions étaient associées aux ports de Montréal et de Port-Cartier. De plus, on assiste à une déconcentration de l'activité portuaire pour le trafic maritime intérieur. Les sept principaux ports comptaient pour 84,7 % du tonnage manutentionné en 2001 alors que cette proportion était de 87,6 % en 2000 et de 91,6 % en 1996.

Évolution du tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec, transport maritime intérieur, 1996-2001



Source : Statistique Canada. *Le transport maritime au Canada*, n° 54-205-XIF au catalogue.

Figure 5

¹ Pour une analyse plus approfondie de la situation maritime au Québec, le lecteur est invité à consulter notamment la publication *Le Transport maritime au Québec: Analyse des tendances*, de Pêches et Océans Canada, novembre 2002.

² Dans cette section, le "Québec" renvoie à la région Saint-Laurent, telle qu'elle est définie par Statistique Canada. Les ports de la Basse-Côte-Nord ainsi que ceux situés sur les côtes Est et Sud de la Gaspésie sont ainsi exclus. Le tonnage manutentionné dans ces ports étant faible, leur omission n'affecte pas significativement les chiffres présentés.

³ Le choix de 1,5 Mt pour les ports retenus dans le présent article a été effectué par l'auteur. L'importance d'un port peut par ailleurs être déterminée par plusieurs critères, comme le démontre l'exercice qui a été effectué par le Forum de concertation sur le transport maritime et le Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique.

⁴ Juste avant la publication de cet article, les données finales pour 2002 et les estimations pour 2003 ont été rendues disponibles. Il s'avère que le phénomène de diminution observé en 2001 était effectivement passager, du moins pour la plupart des ports. En 2003, des hausses importantes du tonnage total manutentionné (intérieur et international) sont signalées pour Sept-Îles, Montréal et Québec, qui occupent respectivement les trois premiers rangs. Pour plus d'informations, le lecteur est invité à consulter le bulletin *Perspectives maritimes*, publié par Pêches et Océans Canada, n° 6, janvier 2004.

Défis et promesses de la libéralisation dans le transport aérien international

Augustin Raharolahy *Analyste en transport- Service du transport aérien- Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire*

Cet article présente les différents facteurs qui expliquent le processus assez lent de la libéralisation des services aériens internationaux ainsi que les recommandations qui ont été formulées à la Conférence Mondiale de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) tenue à Montréal du 24 au 29 mars 2003.

Ensuite, sont cités quelques exemples de déclarations de la part d'intervenants qui ont participé au Forum sur la politique du transport aérien organisé par le Conseil des aéroports du Canada à Toronto, les 30 et 31 octobre 2003. Les représentants de l'industrie canadienne du transport aérien ont alors exprimé le souhait d'une plus grande libéralisation au Canada.

Facteurs explicatifs de la libéralisation

Il y a près de dix ans, la communauté aéronautique mondiale se réunissait à Montréal pour débattre de l'orientation future du transport aérien international. La Conférence Mondiale de transport aérien de l'OACI n'est pas parvenue à jeter les bases d'une libéralisation intégrale quant au transport aérien international. Elle a toutefois réussi à établir un consensus sur la nécessité de libéraliser, en convenant de travailler de concert avec l'établissement d'un environnement plus libéral dans le transport aérien.

En effet, plusieurs facteurs peuvent freiner la libéralisation complète du marché du transport aérien international : protection de l'emploi national, utilisation des compagnies aériennes comme instrument pour certains objectifs

nationaux, défense nationale, contrôle sur les devises étrangères et prestige du pavillon national. Ces facteurs expliquent le protectionnisme adopté par certains États.

À l'inverse, d'autres raisons militent en faveur de la libéralisation des services aériens en prônant l'élimination des contraintes réglementaires qui encadrent l'accès au marché, le contrôle de la propriété des compagnies nationales par des intérêts étrangers, la tarification des services aériens, etc.

Ces raisons sont :

- la facilité pour les transporteurs aériens d'accéder au marché avec une baisse des coûts d'exploitation et une amélioration des services grâce à une concurrence accrue;

- un accroissement subséquent des flux de tourisme international et de commerce extérieur;
- des infrastructures aéroportuaires mieux utilisées;
- des retombées économiques plus importantes.

Que s'est-il donc passé depuis la Conférence Mondiale de 1994 ? Quels ont été les objectifs recherchés par la 5^e Conférence Mondiale de l'OACI de 2003 ? Existe-il des progrès à noter et dans quelle direction la réglementation internationale s'orientera-t-elle dans ce secteur particulier ? Les délégués à la 5^e Conférence Mondiale ont examiné les questions de réglementation et les options en fonction des faits survenus récemment sur la scène internationale et de l'évolution de ce secteur pendant la dernière décennie.

Situation actuelle

Rappelons que la libéralisation a progressé tant sur le plan bilatéral que sur le plan multilatéral des groupes d'États. Depuis 1994, 70 % des nouvelles ententes bilatérales entre deux États contiennent des dispositions à tendance libérale. D'autre part, le nombre d'accords bilatéraux de type « ciel ouvert », dont l'accord « ciels-ouverts » canado-américain de libre-échange sur les services aériens (1995), a augmenté. Quelque 85 accords de type « ciel ouvert » ont été conclus entre 70 pays, dont les deux tiers des cas engagent les États-Unis en 2002. Sur le plan multilatéral, des groupes d'États ont conclu des accords

visant à encourager la coopération et à libéraliser la réglementation : Union européenne, Pacte andin, accord par cinq États de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique en 2001, etc.

Malgré cette évolution encourageante, la libéralisation intégrale entre les États membres de l'OACI n'est pas encore généralisée et elle reste limitée à certains pays seulement. L'exemple des relations entre le Canada et une soixantaine de pays avec lesquels il a signé des accords bilatéraux de services aériens est significatif. Outre les États-Unis, visés par l'accord canado-américain, le

Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Allemagne sont les seuls pays avec lesquels le Canada a des relations bilatérales qui sont libérales, sans être nécessairement de type « ciel ouvert ».

Comme le Canada, chaque pays a sa propre politique nationale en ce qui concerne ses relations bilatérales avec ses partenaires. De plus, la négociation des ententes bilatérales entre les pays signataires peut inclure un certain nombre de questions délicates, telles la concurrence déloyale¹, la sûreté, la sécurité, l'équilibre entre les différents intérêts – consommateurs, transporteurs, industrie du tourisme, aéroports,

etc. – le contrôle de la propriété par des intérêts étrangers, et autres. Ces questions peuvent expliquer la difficulté d'aboutir à une entente bilatérale, surtout si elle vise une plus grande libéralisation.

Plus encore, les récents événements subis par l'aviation internationale – attentats du 11 septembre 2001, guerre en Irak, processus de restructuration de l'industrie de transport aérien au Canada

et les conséquences financières qui en ont découlé pour les compagnies aériennes – n'ont pas aidé à une plus grande libéralisation dans ce secteur international.

Recommandations de la Conférence Mondiale 2003 de l'OACI

C'est dans ce contexte qu'a eu lieu la 5^e Conférence Mondiale de transport aérien à Montréal, du 24 au 29 mars 2003, à laquelle ont participé 145 États et 29 organisations. Les délégués à cette conférence ont examiné les questions sous-jacentes à la libéralisation. Ainsi, il a été conclu que, quels que soient la forme et le rythme de la libéralisation, les conditions de désignation et d'autorisation des transporteurs étrangers devraient faire en sorte que la sécurité et la sûreté demeurent primordiales. Par ailleurs, la libéralisation doit être accompagnée de mesures de sauvegarde appropriées pour assurer une concurrence loyale. Les recommandations de la Conférence Mondiale de l'OACI de 2003 sont les suivantes :

1. La sécurité et la sûreté doivent demeurer primordiales dans l'exploitation et le développement du transport aérien international et les États doivent accepter leur responsabilité première en matière de supervision réglementaire.
2. Les États devraient faire en sorte

que l'infrastructure nécessaire en matière d'aéroports et de services de navigation aérienne soit fournie à un prix raisonnable et de façon non discriminatoire.

3. L'instauration et l'application du droit ou des règles sur la concurrence sont une protection importante pour une concurrence loyale à mesure que les États progressent vers un marché libéralisé.
4. Les États devraient éviter de prendre des mesures unilatérales susceptibles de nuire au développement ordonné et harmonieux du transport international et veiller à ce que les politiques et les législations nationales ne soient pas appliquées au transport aérien international sans qu'il soit dûment tenu compte de ses caractéristiques propres.
5. Dans le cas où des aides publiques au secteur du transport aérien sont justifiées, les États devraient agir de façon transparente et efficace pour que ces

aides ne nuisent pas à la concurrence sur le marché ou ne conduisent pas à des résultats impossibles à soutenir, et pour qu'elles soient autant que possible temporaires.

6. Chaque État déterminera son propre cheminement et son propre rythme de changement dans le domaine de la réglementation touchant les services internationaux de passagers.
7. Les États devraient, dans la mesure du possible, libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien international, l'accès des transporteurs aériens aux capitaux internationaux et la liberté pour ces transporteurs de mener leurs activités commerciales.
8. Les États devraient examiner la possibilité de libéraliser de façon accélérée le traitement réglementaire des services internationaux de fret aérien, sous réserve que soient maintenus une responsabilité et un contrôle clairs de la supervision réglementaire de la sécurité et de la sûreté.

Quelques positions d'intervenants au Canada concernant la libéralisation

Le transport aérien est un secteur clé de l'industrie du tourisme et du voyage. Cependant, les politiques de transport aérien restrictives ou protectionnistes peuvent fortement entraver la croissance et le développement du voyage et du tourisme et avoir ainsi un effet préjudiciable sur les tarifs, la capacité, l'innovation en matière de stimulation du marché et sur les avantages économiques produits par ce secteur.

Dans cette perspective, le Conseil des aéroports du Canada, en collaboration avec l'Association canadienne de l'industrie du tourisme, l'Association du transport aérien du Canada et d'autres organismes et experts, a organisé à Toronto, les 30 et 31 octobre 2003, un forum

sur la politique de transport aérien international et sur les différents aspects économiques qui pourraient justifier pour le Canada une plus grande libéralisation. Les lignes qui suivent reprennent quelques opinions exprimées à l'occasion de ce forum.

Pour monsieur Yves Dufresne, représentant d'Air Canada, l'accord canado-américain sur les services aériens qui a été signé en 1995 n'est plus adapté au degré plus élevé d'intégration économique entre le Canada et les États-Unis. Ainsi, il a proposé une révision de cet accord pourtant de type libéral en incluant d'autres droits de trafic, ce qui entraînerait une plus grande libéralisation¹.

Selon monsieur Steve Shaw, vice-président de la Greater Toronto Airport Authority, une politique de l'aviation civile et des ententes bilatérales marquées par des restrictions ne sont pas dans l'intérêt des usagers et de l'industrie du transport aérien².

Enfin, le représentant du Bureau de la concurrence du Canada, monsieur David McAllister, indique que son organisme favorise la compétition internationale dans l'aviation et propose d'augmenter le plafond de participation étrangère dans le capital d'une compagnie canadienne de 25 % à 49 % afin de favoriser l'accès au capital³.

Conclusion

Si le marché intérieur du transport aérien a connu une plus grande libéralisation dans plusieurs pays, le marché international est encore caractérisé par un certain protectionnisme, malgré les cas d'accords bilatéraux ou multilatéraux de type libéral.

Sur le plan mondial, l'OACI joue un rôle primordial de par sa fonction consultative mais elle n'a aucun pouvoir décisionnel pour imposer des règles de libéralisation ou un calendrier précis, chaque État membre étant souverain en matière de réglementation économique (accès au marché, etc.). Ainsi, chaque État peut adopter son rythme de libéralisation correspondant à ses intérêts propres. Dans ce sens, des accords de type libéral ont été conclus entre des États qui ont des affinités sur le plan économique ou politique.

Quoi qu'il en soit, les recommandations de la 5^e Conférence Mondiale de l'OACI comportent des orientations qui considèrent tous les intérêts en jeu et non seulement ceux de l'industrie du transport aérien, en encourageant une libéralisation progressive du secteur. Les recommandations insistent sur son développement ordonné tout en posant un certain nombre de conditions pour éviter des abus ou des distorsions consécutifs à la concurrence déloyale, au manque de transparence, aux subventions indues ou aux mesures unilatérales. Les recommandations insistent également sur les questions de sécurité et de sûreté, ceci en raison des événements du 11 septembre, mais dans la mesure où de telles dispositions ne deviennent pas un fardeau excessif pour l'aviation civile.

Par ailleurs, la politique canadienne de transport aérien international n'a pas beaucoup progressé depuis plusieurs années. Sa plus récente innovation touchant les services réguliers internationaux a été l'adoption en mai 2002 de la disposition permettant à Air Transat ou à un autre transporteur canadien de desservir la même route internationale qu'Air Canada, dans la mesure où l'entente bilatérale le permet⁵. En principe, les États qui souhaitent libéraliser progressivement l'octroi de l'accès au marché pourraient prendre des mesures qui mènent à un rythme accéléré vers l'accès intégral au marché. Dans cette perspective, Transports Canada a procédé à une consultation publique en 2001 pour obtenir des commentaires concernant les diverses options ainsi que le rythme et le degré de libéralisation au Canada. Le ministère des Transports du Québec a présenté des suggestions, à savoir une libéralisation des services aé-

riens de passagers, mais à certaines conditions dont la réciprocité. Quelques suggestions du ministère des Transports du Québec à Transports Canada en 2001 étaient similaires à certaines recommandations de la Conférence Mondiale de l'OACI de 2003, à savoir la prise en considération de tous les intérêts, une libéralisation immédiate des services «tout-cargo» ainsi que la question de la concurrence.

Depuis cette consultation publique, le processus canadien de libéralisation n'a pas progressé, même si Transports Canada a adopté dans son document *Droit devant* une politique de libéralisation progressive, tout en précisant que le gouvernement fédéral n'est pas prêt en ce moment à donner aux transporteurs étrangers un libre accès au marché international canadien, par souci de l'impact sur l'industrie canadienne.

Références pour plus d'information :

<http://www.icao.int>

http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/docs/atconf5_wp024_fr.pdf

Documents distribués lors de la Conférence Mondiale de transport aérien, «Défis et promesses de la libéralisation 2003».

Documents distribués lors du Forum sur la politique du transport aérien, organisé par le Conseil canadien des aéroports à Toronto, les 30 et 31 octobre 2003.

Dymond, William A. et Armand Mestral. *New Destination in International Air Policy*. Institut de recherche en politique publique, octobre 2003.

Ministère des Transports du Québec. *Document de consultation concernant la politique du Canada en matière de services réguliers internationaux*, commentaires du ministère des Transports, 2001.

The Brattle Group. *Beyond Open Skies : The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, décembre 2002.

Transports Canada. *Droit devant : Une vision pour les transports au Canada*, 2003. *Ottawa Urged to Join US-EU Aviation Talks*, *The Globe and Mail*, 9 septembre 2003.

¹ La concurrence déloyale, contrairement à une concurrence saine, peut comporter un des éléments suivants: des aides et subventions par l'État ou encore des prix prédateurs, c'est-à-dire l'introduction dans un marché par un transporteur d'un prix excessivement bas susceptible d'être perçu comme visant expressément à empêcher la venue d'un nouveau transporteur.

² Il propose l'application complète pour l'industrie des droits de trafic de la cinquième liberté de l'air entre les États-Unis et un pays tiers. Voir *The Canada/US Air Service Relationship: Time for Further Liberalization*, par Yves Dufresne.

³ *Passengers Service: The Tough Questions*, par Steve Shaw.

⁴ *Increasing Foreign Participation in the Domestic Airline Market*, par David McAllister.

⁵ Par exemple, la route Montréal-Paris prévoit une double désignation: Air Canada et Air Transat.

ANALYSE

Flux maritime globaux sur le Saint-Laurent

Pierre Beaudoin *Géographe, analyse en transport - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Note au lecteur :

Les tonnages présentés dans cet article diffèrent de ceux que l'on trouve dans l'article modal «Transport maritime de marchandises, Québec et Canada: évolution récente», de ce même bulletin. Deux raisons expliquent ces différences. En premier lieu, la méthodologie employée dans le présent article permet d'éviter le double comptage du tonnage relatif au cabotage que l'on trouve habituellement dans les données officielles de Statistique Canada. L'autre raison repose sur le fait que les plus petits ports ne sont comptabilisés d'aucune manière dans cet article. Pour ces raisons, les tonnages présentés ici sont systématiquement moins élevés que ceux apparaissant dans l'article mentionné ci-dessus.

Mise en contexte

La présentation la plus usuelle des données maritimes est une illustration, généralement sous forme d'histogrammes, du tonnage de marchandises manutentionnées dans les ports. Celle-ci peut montrer l'évolution du tonnage et le type de marchandises qui ont été chargées ou déchargées. Des travaux ont déjà permis de présenter, en plus du tonnage manutentionné aux ports et du type de marchandises, une illustration des corridors maritimes de transport en regroupant les origines et les destinations des marchandises manutentionnées aux ports québécois. Plus récemment, l'analyse a été

poussée plus loin afin d'obtenir une caractérisation des corridors de transport des marchandises, laquelle a permis l'illustration des flux maritimes globaux sur le Saint-Laurent.

Aux fins du présent exercice, les principaux ports québécois sont définis comme étant ceux dans lesquels ont été manutentionnées plus de 250 000 tonnes de marchandises en 2000. Ce sont ceux de Baie-Comeau, Bécancour, Cap-aux-Meules, Côte-Sainte-Catherine, Gaspé, Havre-Saint-Pierre, Matane, Montréal, Port-Alfred, Port-Cartier, Port Saguenay, Québec, Sept-Îles, Sorel et Valleyfield.

C'est un total de plus de 95,95 Mt de marchandises qui ont été manutentionnées à ces ports, ce qui représente 99 % du tonnage total de marchandises manutentionnées dans l'ensemble des ports québécois en 2000. Ce fort pourcentage s'explique par les faibles volumes de marchandises manutentionnées dans les autres composantes du réseau portuaire québécois dont les ports du Nunavik qui servent avant tout à l'approvisionnement des communautés nordiques et les ports de Cacouna, Chandler, Forestville, New Richmond, Portneuf, Pointe-au-Pic, Rimouski et Sainte-Anne-des-Monts.

Méthodologie

Les données utilisées lors de cet exercice sont les données préliminaires de 2000¹, qui ont fait l'objet d'un traitement par Innovation Maritime. Elles sont classées en deux grandes catégories, soit les données de trafic intérieur (en provenance ou à destination des ports canadiens des Grands Lacs, de la côte atlantique et des ports québécois) et les données de trafic international (en provenance ou à destination des ports américains des Grands Lacs et des côtes atlantique et pacifique ainsi que des ports du reste du monde).

La méthodologie utilisée pour identifier les flux maritimes sur le Saint-Laurent, tant de trafic intérieur qu'international, consiste à prendre, à partir de chacun des ports

d'origine et en fonction des deux grandes destinations (Atlantique ou Grands Lacs), le tonnage de marchandises chargées et de l'assigner aux portions du fleuve comprises entre chacun des ports dans l'une ou l'autre des deux directions.

Prenons, par exemple, le tonnage chargé au port de Trois-Rivières et à destination des Grands Lacs. Ce sont 17 350 tonnes de marchandises qui ont dû être assignées aux portions du fleuve comprises entre Trois-Rivières et Sorel, entre Sorel et Montréal, entre Montréal et Valleyfield et entre Valleyfield et les Grands Lacs. Pour ce qui est du tonnage chargé au port de Trois-Rivières et à destination de l'Atlantique, soit 563 930 tonnes de marchandises, il a été attribué

aux portions du fleuve entre chacun des ports à partir de Trois-Rivières jusqu'à l'extrémité est du fleuve, donc après le port de Cap-aux-Meules. Cette assignation de trafic maritime a été répétée pour chacun des 14 autres ports retenus.

Pour ce qui est des marchandises déchargées et selon les deux grandes origines (Atlantique et Grands Lacs), le travail consistait à assigner le tonnage sur les portions du fleuve comprises entre les ports pour arriver au port de destination. Ainsi, le tonnage provenant des Grands Lacs à destination du port de Trois-Rivières est de 325 530 tonnes et c'est ce tonnage qui a été assigné aux portions du fleuve comprises entre les

Grands Lacs et Valleyfield, entre Valleyfield et Montréal, entre Montréal et Sorel et entre Sorel et Trois-Rivières. Pour ce qui est du tonnage déchargé au port de Trois-Rivières et en provenance de l'Atlantique, c'est 1,14 Mt qui ont été assignées à chacune des portions du fleuve comprises entre l'Atlantique et chacun des ports pour arriver au port de destination. Ici aussi, cette assignation de trafic maritime a été répétée pour chacun des 14 autres ports retenus et ayant manutentionné plus de 250 000 tonnes de marchandises.

Cette méthodologie permet de connaître l'intensité d'utilisation du Saint-Laurent, engendrée par les ports québécois en origine ou à destination des ports canadiens, américains et du reste du monde. Cependant, les données utilisées ne permettent pas d'attribuer une origine ou une destination précise entre deux ports. Il faut aussi considérer le trafic maritime entre les ports québécois (cabotage).

Présentation des résultats

En plus des marchandises manutentionnées aux ports québécois, la figure 6 présente les flux maritimes globaux sur le Saint-Laurent. Cette représentation schématique a comme originalité de présenter le tonnage du trafic maritime sur le Saint-Laurent entre les différents ports retenus ainsi qu'à l'embouchure du Saint-Laurent (Atlantique) et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Grands Lacs). Ainsi, le trafic de marchandises de la Voie maritime est évalué à plus de 32 Mt¹ et celui de l'Atlantique à un peu moins de 83 Mt.

Il est intéressant de noter que l'achalandage sur le Saint-Laurent est croissant de l'ouest vers l'est, c'est-à-dire des Grands Lacs vers l'Atlantique (de 32,28 Mt à 85,61 Mt). Cependant, le flux maritime sur le Saint-Laurent diminue

Dans le contexte de l'exercice de caractérisation du transport de marchandises du corridor maritime du Saint-Laurent et afin de comptabiliser, dans la mesure du possible, les données du cabotage québécois, les assignations de trafic entre les paires de ports québécois ont été faites en utilisant les origines et les destinations² fournies par le Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent dans le contexte des travaux du Groupe de travail sur le cabotage (statistiques sur la marine domestique pour 2000)³. Cette assignation de trafic a été faite seulement pour les mouvements de marchandises les plus importants et elle a permis d'affecter plus de 73 % du tonnage engendré par le cabotage québécois (5,24 Mt). Il est important de mentionner qu'afin d'éviter le double comptage, et puisque le total du tonnage était identique pour les marchandises chargées ou déchargées entre les ports québécois, une seule série de données a été retenue. Ainsi, les flux maritimes engendrés entre les ports québécois

ont été assignés aux portions du fleuve Saint-Laurent comprises entre ceux-ci.

Ce traitement des données a permis d'obtenir un aperçu de l'intensité d'utilisation du Saint-Laurent engendré par les ports québécois. Cependant, afin d'avoir un portrait le plus complet possible des flux maritimes sur le Saint-Laurent, il faut aussi considérer les données de ce que l'on pourrait qualifier de transit maritime⁴.

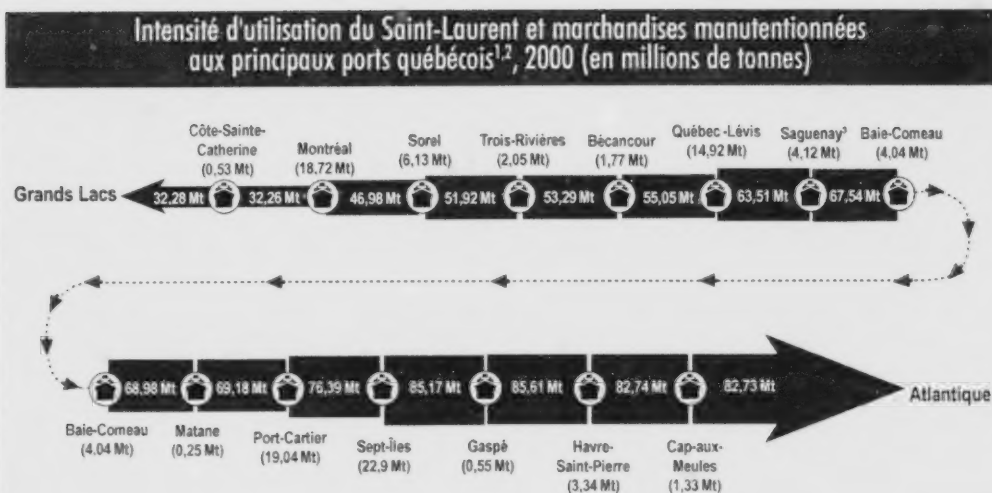
Afin de comptabiliser ces données dans les flux maritimes globaux du Saint-Laurent, il est nécessaire de retrouver les statistiques permettant de quantifier ce transit maritime. L'utilisation des données disponibles dans le rapport annuel de la Voie maritime du Saint-Laurent⁵ et la publication annuelle de Statistique Canada sur le transport maritime⁶ a permis de chiffrer ce transit maritime. Celui-ci est évalué à un peu moins de 13 Mt et les ports canadiens engendrent plus de 46 % du tonnage total du transit maritime.

après le port de Havre-Saint-Pierre et s'explique en très grande partie par le fait que c'est presque 3 Mt qui sont à destination du port de Sorel, donc en direction des Grands Lacs.

Comme il fallait s'y attendre, ce sont les ports de Montréal, Québec, Port-Cartier et Sept-Îles qui contribuent le plus à l'augmentation des flux maritimes sur le Saint-Laurent. À eux seuls, ces quatre ports ont manutentionné en 2000 presque 77 % du tonnage total des marchandises chargées et déchargées aux ports québécois. Enfin, ces travaux ont permis de calculer un trafic maritime de 19,3 Mt engendré par les ports québécois et qui a comme principale origine ou destination les ports des Grands Lacs.

En conclusion, la représentation schématique des flux maritimes sur le Saint-Laurent met en relief les trois principaux facteurs qui influent sur eux, à savoir :

- la localisation même du port sur le Saint-Laurent, qui nécessite la présence à cet endroit ou à proximité d'un lieu de production, d'expédition ou de transfert à un autre mode de transport;
- l'achalandage engendré par le port, c'est-à-dire l'importance des volumes chargés et déchargés;
- les origines et destinations des produits manutentionnés, qui indiquent la direction en amont ou en aval de ces flux.



Sources : Statistique Canada, Division des transports (tonnage manutentionné aux ports), 2000.

Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. *Rapport annuel sur le trafic - 2000*, divers tableaux (transit maritime).

¹ Ces flux maritimes incluent le transit maritime en origine ou à destination des ports américains et canadiens situés sur le pourtour des Grands Lacs. Les ports québécois qui ont comme origine ou destination ces ports sont inclus dans la représentation de l'intensité d'utilisation du Saint-Laurent.

² Ports ayant manutentionné plus de 250 000 tonnes.

³ Regroupe Port Saguenay et Port-Alfred.

Figure 6

¹ Statistique Canada, Division des transports (tonnage manutentionné aux ports québécois), 2000. Précisons ici que les données utilisées proviennent de la même source de données que celles utilisées par le Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique.

² Le tonnage des marchandises manutentionnées entre les paires de ports québécois a été utilisé afin de pouvoir comptabiliser ces flux maritimes.

³ Forum de concertation sur le transport maritime. *Rapport sur le cabotage*, Québec, mars 2003, 55 pages.

<http://www.mtg.gouv.qc.ca/fr/publications/modes/maritime/cabotage.pdf>

⁴ Le transit maritime se définit comme étant le tonnage engendré par les ports canadiens et américains des Grands Lacs et qui a comme origine ou destination des ports canadiens, américains et ceux des autres continents. Il est important de rappeler que les données disponibles utilisées ne concernaient que les ports québécois. Il fallait donc connaître le trafic maritime engendré par les ports des Grands Lacs qui n'avaient pas comme origine ou destination les ports québécois.

⁵ Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. *Rapport annuel sur le trafic - 2000*, Ontario, 2001, non paginé.

⁶ Statistique Canada. *Le transport maritime au Canada - 2000*, Catalogue 54-205-XIF, Ottawa, septembre 2003, 203 pages.

⁷ Le document de Pêches et Océans Canada intitulé *Le transport maritime au Québec - Analyse des tendances* fait référence pour 2000, à un trafic maritime de 46,6 Mt dans la Voie maritime du Saint-Laurent. La différence entre les flux calculés et ceux apparaissant dans le document peut s'expliquer en grande partie par le trafic interne aux Grands Lacs. D'ailleurs, les données contenues dans le rapport annuel de la Voie maritime laissent voir un trafic interne aux Grands Lacs qui n'est pas comptabilisé aux écluses.

Le calcul du PIB : concepts et méthodes en bref

Éric Genest-Laplanche et Katy Pinard *Économistes - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Introduction

Le produit intérieur brut (PIB) est un concept économique auquel non seulement les économistes se réfèrent constamment, mais qui est également utilisé par beaucoup de professionnels et de décideurs. Le PIB est mentionné régulièrement pour quantifier l'activité économique, dont il est généralement le principal indicateur. Toutefois, il existe plusieurs manières de me-

surer le PIB et chacune peut mener à des résultats numériques différents. Cet article a pour but de présenter en bref quelques concepts relatifs au PIB et d'atténuer la confusion qui peut survenir lorsqu'on présente différentes mesures. Ce n'est pas le propos de cet article de discuter en profondeur des méthodes et de la description des composantes du PIB, ces su-

jets faisant l'objet d'une couverture détaillée dans la littérature et sortant du cadre de cette publication¹. Ce court article peut être vu comme un rappel pour les économistes et une introduction pour les autres utilisateurs, particulièrement dans le domaine des transports.

Les différents concepts

Si, dans la plupart des articles, on mentionne simplement «le PIB», ce dernier peut dans les faits être calculé de plusieurs façons et son interprétation peut également va-

rier. On parle de PIB au coût des facteurs, de PIB aux prix du marché, et plus récemment de PIB aux prix de base. Il est également question de mesures en dollars

courants et constants, ou encore en termes de revenus ou de dépenses.

PIB aux prix du marché : estimations basées sur les revenus et les dépenses

Les estimations relatives aux revenus montrent les revenus de facteurs (c'est-à-dire les gains du travail et du capital) engendrés au cours du processus de production (voir tableau 11). La rémunération des salariés représente généralement un peu plus de la moitié du

PIB et constitue ainsi le plus important des revenus de facteurs. Les dix autres composantes des revenus, comptant pour le reste du PIB, sont présentées au tableau 11. Les plus importantes d'entre elles sont les bénéfices des sociétés avant impôt et les provisions

pour consommation de capital. La somme de ces agrégats donne le PIB aux prix du marché.

Dans les estimations en matière de dépenses, le PIB est partagé selon les catégories de biens et services finals achetés dans l'écono-

mie (voir tableau 12). Le poste des dépenses personnelles en biens et services de consommation représente 58 % du PIB et constitue ainsi l'agrégat le plus important. En y ajoutant les dépenses publiques courantes en biens et services ainsi que les investissements en capital fixe (autant ceux des administrations publiques que ceux des entreprises), on obtient la demande intérieure finale². En ajoutant à cette dernière la valeur de la variation matérielle

Produit intérieur brut selon les revenus, données désaisonnalisées au taux annuel, Québec, 2002

	en millions de dollars	%
Rémunération des salariés	128 833	52,5
Bénéfices des sociétés avant impôt	25 048	10,2
Bénéfices des entreprises publiques avant impôt	3 176	1,3
Intérêts et revenus divers de placement	11 786	4,8
Revenu comptable net des exploitants agricoles au titre de la production agricole	355	0,1
Revenu net des entreprises individuelles non agricoles, loyers compris	13 989	5,7
Ajustement de la valeur des stocks	-810	-0,3
Impôts moins subventions sur facteurs de production	14 367	5,9
Produit intérieur net au prix de base	196 744	80,1
Impôts moins subventions sur produits	17 603	7,2
Provisions pour consommation de capital	30 946	12,6
Divergence statistique	266	0,1
Produit intérieur brut aux prix du marché	245 559	100

Source : Institut de la statistique du Québec. Direction des statistiques économiques et sociales. *Comptes économiques du Québec*, 3^e trimestre 2003.

Tableau 11

des stocks, les exportations nettes de biens et services (c'est-à-dire les exportations moins les importations) et la divergence statistique, on obtient le PIB aux prix du marché. Il est à noter que le PIB au coût des facteurs (voir ci-dessous) est une valeur «intermédiaire» des calculs effectués ci-dessus.

Mais qu'est-ce que la divergence statistique ? Les tableaux 11 et 12 illustrent deux manières de calculer le PIB correspondant à deux points de vue. En théorie, ces deux calculs devraient conduire au même résultat, mais ce n'est jamais le cas en raison d'erreurs statistiques. L'écart qui survient inévitablement entre les deux mesures est divisé en deux; la moitié de l'écart est déduite de l'estimation la plus élevée alors que l'autre moitié est ajoutée à l'estimation la plus faible. Cet écart partagé en deux est appelé la divergence statistique. L'ampleur de celle-ci est un indicateur de la précision du PIB.

Produit intérieur brut selon les dépenses, données désaisonnalisées au taux annuel, Québec, 2002

	en millions de dollars	%
Dépenses personnelles en biens et services de consommation	142 960	58,2
Dépenses publiques courantes en biens et services	50 897	20,7
Investissement en capital fixe	42 910	17,5
Administrations publiques	7 053	2,9
Construction	4 709	1,9
Machines et matériel	2 344	1,0
Entreprises	35 857	14,6
Construction	20 409	8,3
Machines et matériel	15 448	6,3
Demande intérieure finale	236 767	96,4
Investissement en stocks	1 060	0,4
Exportations de biens et services	141 219	57,5
Internationales	92 195	37,5
Interprovinciales	49 024	20,0
Moins: Importations de biens et services	133 222	54,3
Internationales	83 363	33,9
Interprovinciales	49 859	20,3
Exportations nettes	7 997	3,3
Divergence statistique	-265	-0,1
Produit intérieur brut au prix du marché	245 559	100

Source : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, *Comptes économiques du Québec*, 3^e trimestre 2003.

Tableau 12

PIB au coût des facteurs : mesure basée sur la valeur ajoutée

Depuis les origines, le produit intérieur brut (PIB) par industrie est basé sur le concept de la valeur ajoutée. À chaque étape du processus de production, la valeur des biens et services intermédiaires est retranchée de la valeur de la production pour ne conserver que la valeur effectivement ajoutée.

Il s'agit ici de la mesure du PIB au coût des facteurs. Cette mesure diffère de celle des prix du marché utilisée dans les comptes des revenus et des dépenses du fait qu'elle exclut les taxes à la production (anciennement appelées impôts indirects) et inclut les subventions. Si la mesure axée sur les

prix du marché représente la valeur du PIB en fonction de ce que paient les consommateurs finals, la mesure axée sur le coût des facteurs exprime le point de vue des producteurs, et elle est donc plus appropriée dans le cas de la production industrielle.

PIB aux prix de base : nouvelle mesure

Une révision récente des méthodes de calcul du PIB par Statistique Canada introduit la notion de PIB aux prix de base. En calculant le PIB par industrie aux prix de base, Statistique Canada rend ses estimations de l'activité économique plus comparables à celles d'une majorité de pays de l'OCDE. La valeur ajoutée de la production industrielle sera désor-

mais mesurée suivant cette nouvelle notion et non plus au coût des facteurs.

Cette nouvelle mesure ajoute à celle du coût des facteurs certaines taxes à la production (par exemple l'impôt foncier et les charges sociales, mais non les taxes de vente fédérale ou provinciales) et soustrait certaines subventions

(par exemple les subventions liées à la main-d'œuvre, mais non celles s'appliquant aux produits). Par conséquent, la nouvelle mesure du PIB aux prix de base se situe entre les limites inférieure et supérieure définies par les mesures du coût des facteurs et des prix du marché.

L'ensemble des taxes à la produc-

tion est exclu du PIB au coût des facteurs, qui inclut cependant toutes les subventions. Ce constat s'applique aussi bien aux facteurs intermédiaires qu'à la main-d'œuvre et au capital. Dans la méthode axée sur les prix de base, seules les taxes et les subventions relatives aux facteurs intermédiaires sont traitées de la sorte. Ainsi, les charges sociales sont des paiements versés aux administrations et associées au facteur travail, alors que l'impôt foncier est prélevé sur les services de nature capitale visant les bâtiments et autres biens-fonds. Les deux font partie de la production et sont inclus dans la mesure axée sur les prix de base. Toutefois, les subventions relatives au travail et au capital sont déduites des revenus bruts de ces facteurs puisqu'il s'agit de paiements ver-

Différences entre les mesures du PIB, Canada, 1997

	en milliards de dollars
Valeur des produits aux prix de base, modifiés pour l'ensemble de l'économie	1 664
Plus la valeur des subventions visant les produits	8
Moins la valeur des biens intermédiaires aux prix d'achat	855
PIB aux prix de base	817
Moins les autres taxes à la production (excluant les taxes sur les produits)	49
Plus les autres subventions à la production	1
PIB au coût des facteurs	769
Plus les taxes nettes à la production	116
PIB aux prix du marché	885

Source : Statistique Canada

Tableau 13

sés par les administrations publiques et non de gains.

La différence entre les trois mesures peut être illustrée à l'aide

des données des tableaux d'entrées-sorties de 1997 pour le Canada exprimées en prix constants pour le PIB total (tableau 13).

Dollars courants et dollars constants

Les estimations en dollars courants sont des estimations basées sur les prix relatifs à l'année en cours ou ceux de la dernière année mesurée. Ainsi, les tableaux 11 et 12 font référence à des quantités mesurées en 2002 et avec les prix prévalant cette même année pour chacun des éléments et agrégats en cause. Il est cependant possible d'estimer le PIB en utilisant les prix d'une autre période. Par exemple, les estimations du tableau 1 de ce bulletin (principaux indicateurs de l'activité économique) p. 3, sont présentées en dollars de 1997. La présentation des estimations en dollars constants permet une analyse plus aisée des variations d'une période

à l'autre, en excluant l'effet de la variation des prix.

Pour calculer le PIB en dollars constants, il est nécessaire de le décomposer en volumes et en prix. Les volumes sont les quantités de chacun des agrégats présentés dans les tableaux précédents. Les prix de chacun de ces agrégats pour une année donnée s'obtiennent en prenant les prix de l'année de référence et en appliquant un indice de prix approprié. Cette technique, en apparence simple, est en fait une opération assez complexe qui se heurte à différents obstacles¹.

Il est donc le plus souvent possible de passer d'une mesure à

l'autre, et même des dollars courants aux dollars constants, en utilisant les calculs appropriés. Afin de ne pas embrouiller le lecteur, il importe toutefois de préciser quelle mesure a été utilisée.

Tel qu'il a été mentionné plus haut, les données du PIB du tableau 1 sont présentées aux prix du marché. Cependant, dans les articles traitant plus spécifiquement des modes de transport (articles modaux) ou les analyses, lorsqu'il sera question de production industrielle, le PIB sera dorénavant exprimé aux prix de base. Si le lecteur désire trouver la mesure au coût des facteurs, il peut se baser sur les calculs présentés au tableau 13.

¹ Le lecteur qui veut en savoir plus peut consulter les sites Web de Statistique Canada (<http://www.statcan.ca>) et de l'Institut de la Statistique du Québec (<http://www.stat.gouv.qc.ca>).

² La demande intérieure finale comprend un mélange de production intérieure et étrangère puisque les importations sont incluses. Par ailleurs, elle n'englobe pas en entier la production intérieure ou les importations puisque la valeur de la variation matérielle des stocks et les exportations en sont exclues.

³ Pour plus d'information, voir Statistique Canada, *Guide des comptes des revenus et dépenses*, n° 13-603F (no 1) au catalogue, Comptes des revenus et dépenses, Série des sources et méthodes, novembre 1990.

Les articles publiés dans le **Bulletin économique du transport** reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

Transports

Québec

